UNIVERSITÉ DE RENNES — FACULTÉ DE DROIT

LA RESPONSABILITÉ
du Transporteur par voie ferrée en matière d'Accidents survenus aux Passages à Niveau

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'acte public sur les matières ci-après sera présenté et soutenu le 22 Décembre, à 10 heures 30

PAR

ANDRÉ BARBIER

DOCTEUR EN DROIT

JURY :

MM. TRASBOT, *Professeur, Président.*
CAVARÉ, *Professeur.*
BREJON, *Chargé de Cours.*

IMPRIMERIE PROVINCIALE DE L'OUEST — RENNES

1939

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41542723_0005

LA RESPONSABILITÉ

du Transporteur par voie ferrée

en matière d'Accidents

survenus aux Passages à Niveau

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs

UNIVERSITÉ DE RENNES — FACULTÉ DE DROIT

LA RESPONSABILITÉ
du Transporteur par voie ferrée en matière d'Accidents survenus aux Passages à Niveau

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'acte public sur les matières ci-après sera présenté et soutenu le 22 Décembre, à 10 heures 30

PAR

ANDRÉ BARBIER

DOCTEUR EN DROIT

JURY :

MM. TRASBOT, *Professeur, Président.*
CAVARÉ, *Professeur.*
BREJON, *Chargé de Cours.*

IMPRIMERIE PROVINCIALE DE L'OUEST — RENNES

INTRODUCTION

Depuis l'inauguration de la première ligne de chemins de fer, il y a plus d'un siècle, des progrès considérables ont été réalisés et la circulation ferroviaire a connu, de jour en jour, un développement plus grand. Les voies ferrées se sont multipliées et les convois qui les parcourent se déplacent à des vitesses toujours accrues. Des locomotives traînent de lourds wagons à une moyenne de 120 kilomètres à l'heure, tandis que des automotrices atteignent la vitesse horaire de 150 kilomètres.

Les progrès techniques réalisés pour la sécurité des voyageurs ont permis de rendre fort rares, malgré le nombre des trains et leur vitesse, les déraillements et les tamponnements. Mais une forme d'accidents s'est multipliée au cours de ce dernier quart de siècle, accidents qui donnent un sens spécial au conflit célèbre du rail et de la route : il s'agit des collisions qui se produisent presque journellement aux passages à niveau.

L'enchevêtrement du réseau ferré et du réseau routier a obligé bien souvent les Ingénieurs à faire passer une voie de chemin de fer sur une route et au même « niveau » qu'elle. Il faut reconnaître au surplus que les Compagnies ont préféré, en bien des

cas, lors de l'établissement de leurs lignes, cette solution plus simple et moins coûteuse à l'édification de travaux d'art qui auraient permis de faire passer la route dessus ou dessous la voie ferrée — les passages à niveau n'avaient pas d'ailleurs, il y a cinquante ans, ou même trente, des inconvénients aussi sérieux en raison du faible développement de la circulation sur route. C'est l'accroissement considérable du nombre des automobiles (joint à l'augmentation du nombre des trains) qui a rendu les collisions plus fréquentes et les passages à niveau « meurtriers ». Rapides, sillonnant en tous sens nos routes, ce sont les voitures automobiles qui risquent plus que les piétons, ou que tous autres véhicules, de se trouver aux passages à niveau en présence de convois.

Or, les conséquences des collisions sont en général très graves et le plus souvent mortelles pour les occupants de l'automobile en raison de la différence de poids et de volume entre le véhicule et le convoi.

Ces accidents, que les victimes en soient des automobilistes, des motocyclistes, des bicyclistes ou des piétons, ont donné lieu à de nombreux procès.

Les usagers de la route, qui ont subi un préjudice du fait de la collision, se sont efforcés d'obtenir de la Compagnie de chemins de fer des dommages-intérêts et c'est ainsi qu'on a vu surgir la question délicate de la responsabilité de l'accident, chacun des plaideurs prétendant la faire tomber sur son adversaire.

La question est d'ailleurs assez délicate car elle occupe une place un peu spéciale dans le domaine de la responsabilité délictuelle. En effet, lorsqu'un

accident met seulement en cause deux ou plusieurs usagers de la route, on déterminera les responsabilités respectives en fonction des principes posés par les articles 1382, 1383 et 1384 du Code Civil, et des règles qui sont contenues dans le « Code de la route » [1]; tandis que les accidents dont il s'agit ici mettent en présence, d'une part un usager de la route, et, d'autre part, un exploitant d'une voie ferrée.

Celui-ci n'est pas tenu d'observer le Code de la route; mais, assurant un service public, il est astreint à l'observation des règlements qui limitent dans une très large mesure sa liberté d'action. C'est ainsi, par exemple, que les convois doivent respecter un horaire minutieusement établi et, pour ce faire, marcher souvent à une allure assez rapide.

Cette observation des règlements, ce manque relatif de liberté posent le problème de la responsabilité du transporteur par voie ferrée sous un aspect assez particulier.

Il paraît donc nécessaire, avant d'entreprendre l'étude même de la responsabilité des accidents survenant dans des passages à niveau, d'examiner au moins d'une manière sommaire, et seulement en ce qui concerne la question envisagée, la réglementation des chemins de fer qui donne à cette question de responsabilité sa physionomie propre.

Deux sections seront consacrées à l'étude de cette réglementation; dans la première on précisera la distinction fondamentale entre les passages à niveau gardés et les passages à niveau non gardés, et, dans

---

(1) Décret du 31 Décembre 1922, plusieurs fois modifié notamment par décret du 19 Janvier 1933.

une seconde, on indiquera les dispositions qui doivent être prises quant aux passages à niveau, tant par l'exploitant lui-même que par ses préposés.

Section I

PASSAGES A NIVEAU GARDES ET PASSAGES A NIVEAU NON GARDES

Un passage à niveau peut, ou bien être muni de barrières qu'un employé est chargé d'abaisser lorsqu'un train est annoncé de façon à interdire aux usagers de la route l'accès des voies, ou bien être laissé ouvert en permanence.

Il est bien évident que le premier système assure une protection beaucoup plus complète des usagers. C'est même le seul système possible lorsque la route et la voie sont l'une et l'autre à grande circulation. Sans barrières s'abaissant au moment du passage des trains, les accidents seraient constants.

Mais ce premier procédé a l'inconvénient d'être coûteux; il oblige, en effet, la Compagnie, d'une part à construire une maisonnette destinée à abriter le garde-barrière, et, d'autre part, à rémunérer cet employé qui, en général, ne peut pas être occupé à une autre tâche.

Aussi les Compagnies se sont-elles efforcées de ne garder que le plus petit nombre possible de passages à niveau, et il faut bien reconnaître que lorsqu'une route, elle-même peu fréquentée, traverse une voie où circule un ou deux trains par jour, la nécessité

d'un garde-barrière ne s'impose pas. On ne peut vraiment songer à obliger les Compagnies à supporter une dépense relativement élevée pour tous les chemins de terre qui, dans les campagnes, passent sur une voie ferrée pour desservir parfois une seule ferme.

Mais on a compris qu'il était nécessaire d'édicter des règles précises sur ce point, afin d'éviter des abus de la part des Compagnies qui, si on leur avait laissé toute liberté, auraient eu tendance à ne faire garder qu'un nombre de passages insuffisant.

A cet égard, la législation n'a pas été toujours la même.

La loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer disposait dans son article 4 : « Tout chemin « de fer sera clos des deux côtés et sur toute l'étendue « de la voie.

« L'Administration déterminera, pour chaque « ligne, le mode de cette clôture et pour ceux des « chemins de fer qui n'y ont pas été assujettis, « l'époque à laquelle elle devra être effectuée.

« Partout où les chemins de fer croiseraient de « niveau les routes de terre, des barrières seront « établies et tenues fermées, conformément aux règle- « ments ».

L'article 4 de l'Ordonnance du 15 novembre 1846 reprenait les mêmes dispositions : « Partout où un « chemin de fer est traversé à niveau, soit par une « route à voitures, soit par un chemin destiné au « passage des piétons, il sera établi des barrières. « Le mode, la garde et les conditions des services « des barrières seront réglés par le ministre des

« Travaux Publics, sur la proposition de la Com-
« pagnie ».

Ainsi, tous les passages à niveau devaient être munis de barrières et aucune dérogation à cette règle n'était prévue. En pratique, il y eut des exceptions assez nombreuses tolérées par l'Administration.

La loi de 1845 modifiée à plusieurs reprises dans certaines de ces parties, a subi un remaniement profond du fait du décret du 11 novembre 1917 portant réglement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local. Ces Compagnies de chemins de fer ont maintenant une liberté plus grande pour munir ou non de barrières les passages à niveau.

Ce décret fait une distinction selon qu'il s'agit de voies ferrées d'intérêt général ou de voies ferrées d'intérêt local. L'article 15 dispose, en effet, que « partout où un chemin de fer d'intérêt général est « traversé à niveau par une voie de terre, il est établi « des barrières, sauf les exceptions autorisées par le « ministre des Travaux Publics et des Transports, « conformément aux lois.

« Le mode, la garde, et les conditions de service « des barrières sont réglés par le ministre, sur la « proposition de la Compagnie.

« Il en est de même lorsque la pose de barrières « aux passages à niveau établis sur une voie ferrée « d'intérêt local est prescrite, la Compagnie entendue « par application du deuxième paragraphe de « l'article 43 de la loi du 31 juillet 1913... »

Ce dernier texte décidait que les Compagnies de chemin de fer d'intérêt local n'étaient pas obligées de

clore complètement leurs voies, mais que le préfet pouvait « pour des raisons de sécurité publique... « imposer l'obligation de placer des clôtures sur tout « ou partie de la voie ferrée... et exiger de poser « des barrières au croisement des chemins fré- « quentés ». Ces dispositions étaient au surplus déclarées applicables « aux concessions de chemins « de fer industriels, destinés à desservir des exploi- « tations particulières ».

Par conséquent, pour les chemins de fer d'intérêt général, la pose des barrières demeure obligatoire, au moins en principe. Toutefois, la Compagnie peut, sur sa demande, en être dispensée par le ministre des Travaux Publics.

Pour les chemins de fer d'intérêt local, le principe est inverse : les passages à niveau sont démunis de barrières à moins d'une prescription expresse. Les exploitants peuvent, bien entendu, de leur plein gré, faire garder tel ou tel passage à niveau, même s'ils n'y sont pas obligés.

Section II

DISPOSITIFS DE SECURITE

Il convient maintenant d'examiner les différentes règles qui ont été édictées afin d'assurer aux usagers le maximum de sécurité.

Certaines concernent l'exploitant lui-même et sont relatives aux dispositifs permanents placés aux passages à niveau (barrières et signaux), d'autres sont relatives aux employés de l'exploitant.

1° Barrières et signaux

Les barrières qui sont placées sur *les passages à niveau gardés* sont de différents types. Les unes fonctionnent automatiquement, à l'approche du train, d'autres sont manœuvrées à distance de la gare la plus proche; d'autres enfin, et ce sont les plus nombreuses, sont manœuvrées par un employé affecté spécialement à cette manipulation; les barrières ou bien s'ouvrent et se referment comme des portes en pivotant sur leurs gonds, ou bien elles se lèvent et s'abaissent à l'aide d'un contre-poids qui facilite la manœuvre. Ce dernier système tend à se généraliser.

A côté des barrières, il existe très souvent des « portillons » qui permettent aux piétons de traverser librement les voies même lorsque les barrières sont fermées. On suppose, en effet, que les piétons peuvent facilement vérifier que la voie est libre et susceptible d'être traversée sans danger. Un loquet sert à assurer la fermeture des portillons. Les usagers manœuvrent ce loquet sans que le garde-barrière ait à intervenir. Aucun règlement n'oblige les Compagnies à interdire le franchissement des portillons à l'annonce du passage des trains.

Ces dispositifs occasionnent d'ailleurs assez souvent des accidents [1].

Les barrières sont peintes de couleurs assez vives, en général avec des raies blanches et rouges alternées

(1) Voir ci-dessous 2ème Partie, Chapitre II.

de façon à en rendre la visibilité aussi bonne que possible. Mais les passages à niveau ainsi munis de barrières n'ont pas à être signalés sur la route d'une façon spéciale.

Il n'en est pas de même pour *les passages à niveau non gardés*. Ceux-ci sont beaucoup plus dangereux et l'usager peut se trouver subitement sur les rails sans s'en apercevoir, s'il n'a pas été prévenu.

L'article 15 du décret du 11 novembre 1917, modifié par un autre décret du 22 février 1935, dispose à cet effet que : « Lorsqu'une voie ferrée est établie « sur une voie publique, le réseau est tenu de prendre « à ses frais, partout où la nécessité en a été reconnue « par le Ministre, après avis du service du contrôle « et eu égard au mode d'exploitation employé, les « mesures nécessaires pour assurer la liberté et la « sécurité du passage des voitures et des trains sur « la voie ferrée, ainsi que celles de la circulation « ordinaire sur toute voie publique suivie ou tra- « versée par cette voie ferrée.

« Lorsqu'une voie ferrée traverse à niveau sans « barrière la plate-forme d'une voie publique ou « lorsqu'une voie ferrée établie sur une voie « publique passe d'un côté à l'autre de cette voie en « traversant la chaussée, les mesures visées à l'alinéa « précédent comprennent la signalisation, dans les « conditions fixées par le Ministre des Travaux « Publics, de la traversée à proximité immédiate de « celle-ci, et, s'il y a lieu, l'annonce de l'approche « des trains aux usagers de la route. Les dérogations « éventuelles à cette règle devront être autorisées « par le Ministre, même en ce qui concerne les voies « ferrées d'intérêt local.

« Le Ministre arrête, les réseaux entendus, la liste « des passages à niveau sans barrière où il y a lieu « d'annoncer l'approche des trains et fixe le mode « d'annonce à employer ».

Un arrêté ministériel du 14 mai 1936 [1] est venu réglementer cette signalisation des passages à niveau sans barrière, prévue par le décret de 1935 : « A proximité « immédiate de la traversée à niveau et de chaque « côté de la voie ferrée, sera installé un signal de « position à croix de Saint-André, à bras simples ou « à bras supérieurs simples et à bras inférieurs « doubles, selon que le passage à niveau comporte « une seule voie ferrée ou plusieurs voies ferrées... »

Cette question de signalisation est particulièrement importante puisque d'elle dépendra la sécurité des usagers de la route. Il faut que ceux-ci soient avertis à l'avance, et d'une manière très claire, qu'ils vont traverser un passage à niveau non gardé.

2° Consignes des garde-barrières et des mécaniciens

Les garde-barrières doivent fermer les barrières cinq minutes avant le passage d'un train.

D'autre part, ils doivent, à l'approche d'un convoi, se placer près de leur barrière ou devant leur porte de façon à pouvoir surveiller les voies montante et descendante.

En cas d'embarras sur les voies, ils ont pour consigne de se porter au devant du train afin de

(1) *Journal Officiel* du 31 Mai 1936.

l'arrêter avec un signal, un drapeau rouge, des pétards, et, la nuit, avec une lanterne.

En ce qui concerne *les mécaniciens,* l'article 54 du décret du 11 novembre 1917 dispose d'une façon très générale que « le mécanicien doit porter constamment « son attention sur l'état de la voie, arrêter ou ralen- « tir la marche en cas d'obstacles, suivant les cir- « constances, se conformer aux signaux qui leur sont « transmis... »

En outre, chaque mécanicien reçoit une consigne particulière qui lui indique les vitesses maxima à observer sur chaque partie du parcours. Spécialement, il peut lui être imposé un ralentissement plus ou moins considérable aux passages à niveau. Il appartiendra aux magistrats qui seront saisis d'une action en dommages-intérêts dirigée contre une Compagnie de chemins de fer, d'exiger la production de ces consignes qui leur permettront d'apprécier si le mécanicien du train tamponneur les a bien observées.

L'article 56 du décret de 1917 s'occupait des dispositions à prendre par le mécanicien pour signaler l'approche de son convoi « avant la mise en marche, « à l'approche des gares, des passages à niveau en « courbe, ainsi que des autres passages à niveau et « bifurcations désignés par le Ministre des Travaux « Publics; à l'entrée et à la sortie des tranchées en « courbe et des souterrains, le mécanicien doit faire « jouer le sifflet pour avertir de l'approche du « train.

« Il se sert également du sifflet comme moyen « d'avertissement toutes les fois que la voie ne lui « paraît pas complètement libre.

« Ce sifflet peut être remplacé par un autre signal « acoutisque approuvé par le Ministre ».

Malheureusement, ces coups de sifflet nombreux devenaient fort désagréables pour tous ceux qui habitaient à proximité des voies ferrées. Aussi a-t-il été décidé d'assouplir le système précédent et de n'obliger les mécaniciens à signaler leur approche que dans les cas où cet avertissement était rendu absolument nécessaire par l'état des lieux.

Un décret du 2 mai 1930 a modifié l'alinéa premier de l'article 56 précité qui, désormais, est ainsi rédigé : « l'emploi du sifflet par le mécanicien comme « moyen d'avertissement est obligatoire dans les cas « qui sont fixés par arrêté du Ministre des Travaux « Publics, les réseaux entendus. »

Telles sont les principales dispositions des règlements qu'il est utile de connaître avant d'aborder l'étude proprement dite de la responsabilité du transporteur par voie ferrée en matière d'accidents survenus aux passages à niveau.

L'examen de ces règlements a permis de constater que la responsabilité des exploitants de chemins de fer ne doit pas être envisagée de la même façon selon qu'il s'agit de passages à niveau gardés qui impliquent une faute de l'homme ou de passages à niveau non gardés pour lesquels on peut se demander s'il n'y a pas une pure responsabilité du fait de la chose.

Cette étude sera donc divisée en deux parties :

Première partie : Passages à niveau gardés.

Deuxième partie : Passages à niveau non gardés.

Remarquons que dans l'une et l'autre de ces parties, les explications qui seront données vaudront quel que soit l'exploitant du chemin de fer dont un convoi a occasionné un préjudice à un usager de la route. Les règles sont, en effet, les mêmes, qu'il s'agisse d'une concession destinée à desservir une exploitation particulière ou de l'une des nombreuses petites Compagnies de chemins de fer qui subsistent encore dans les Départements ou de la Société Nationale des Chemins de Fer qui, on le sait, a remplacé, le 1er janvier 1938 les sept grands réseaux de chemins de fer français [1].

(1) Voir sur ce nouveau régime des chemins de fer : DURAND, *Nouveau Code de Commerce annoté.* — Dalloz, Tome II.

PREMIÈRE PARTIE

Passages à Niveau non gardés

Les passages à niveau non gardés sont de beaucoup les plus dangereux; aucune barrière n'arrête, en effet, l'usager au moment du passage d'un convoi; il devra veiller lui-même à sa propre sécurité, et un manque de prudence risque de lui être fatal. Sans doute, les règlements prescrivent une signalisation destinée à appeler l'attention de tous ceux, piétons, cyclistes, automobilistes, qui passent sur la route [1]. Néanmoins, les accidents sont fréquents et entraînent des actions en dommages-intérêts intentées par la victime à l'exploitant du chemin de fer.

Sur quels textes vont être fondées ces actions?

(1) Voir ci-dessus Introduction, Section II.

En l'absence d'une législation spéciale sur les accidents occasionnés par les chemins de fer, la pratique a dû se contenter de faire appel aux textes de principe du Code Civil qui régissent d'une façon générale la responsabilité délictuelle.

Ce serait dépasser le cadre de cette étude que de vouloir retracer, même dans ses grandes lignes, l'évolution de la jurisprudence au cours de ces cinquante dernières années dans l'interprétation des articles 1382 et suivants du Code Civil [1].

Rappelons seulement qu'à côté de l'article 1382 qui n'admet la responsabilité de l'auteur d'un dommage que si sa faute est prouvée, la jurisprudence a admis, pour des raisons pratiques, que l'alinéa I^er^ de l'article 1384 devait faire admettre l'existence d'une responsabilité « du fait des choses que l'on a « sous sa garde » : présomption de faute [2].

Cette théorie a pour avantage essentiel de dispenser la victime de prouver la faute de l'auteur du dommage. Il lui suffira de démontrer qu'elle a subi un dommage du fait d'une chose que le défendeur à l'action avait sous sa garde. Une présomption de responsabilité pèse sur ce dernier et il ne pourra la détruire qu'en faisant la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable. Il ne lui suffit pas de prouver qu'il n'a commis aucune faute ou que la cause du dommage est demeurée inconnue. La victime se trouve donc, en se fondant sur la responsabilité qui

(1) On trouvera cet historique notamment dans le Traité de la Responsabilité civile de Mazeaud, T. I. N° 18 et suiv.

(2) V° arrêt des Chambres réunies de la Cour de Cassation du 13 Février 1930. D. 1930/1/57.

découle de l'article 1384, alinéa Ier, dans une situation particulièrement avantageuse.

L'intérêt de l'application de ce texte est particulièrement frappant en matière de transports et de responsabilité des chemins de fer, car il sera souvent très difficile à la victime de faire la preuve de la faute de l'exploitant. Cette considération a conduit M. Josserand à écrire : « La disposition très générale « de l'article 1384, alinéa Ier du Code Civil, permet- « trait aux tribunaux d'objectiver, dans l'immense « majorité des cas, la responsabilité du voiturier vis- « à-vis des tiers et de refouler le principe de « l'article 1382 du Code Civil qui ne recevrait appli- « cation que dans des circonstances devenues excep- « tionnelles... » [1].

En fait, l'examen des recueils de jurisprudence permet de constater que, malgré les avantages évidents d'une action fondée sur l'article 1384, les victimes d'accidents survenus aux passages à niveau, ont préféré en général se fonder sur l'article 1382; les décisions rendues sur une action en responsabilité du droit commun sont beaucoup plus nombreuses que celles qui l'ont été à la suite d'une action en responsabilité du fait des choses.

En effet, ainsi qu'on aura l'occasion de le constater [2], la possibilité d'intenter, en matière d'accidents dus aux passages à niveau, une action en responsabilité fondée sur l'article 1384 a été fortement discutée. La victime pouvait craindre de voir cette action déclarée irrecevable sur ce terrain. Or, la

(1) Josserand, *Les Transports*, 1910, Collection Thaller n° 1017.

(2) Voir ci-dessous 1re partie, chapitre II.

jurisprudence a admis qu'une instance engagée en vertu de l'article 1384 ne pouvait être favorablement accueillie, même si la victime offrait de rapporter la preuve de la faute conformément aux prescriptions de l'article 1382 [1]. Sans doute la victime pourra recommencer le procès, mais cela entraînera une perte de temps et de nouveaux frais; il y a là un danger très sérieux. Il convient d'ailleurs de remarquer que cet écueil paraît aujourd'hui écarté. Le décret-loi du 30 octobre 1935 a modifié, en effet, l'article 464 du Code de procédure civile qui désormais est ainsi rédigé : « Il ne sera formé en Cour d'Appel « aucune nouvelle demande... »

« Ne pourra être considérée comme nouvelle la « demande procédant directement de la demande- « originaire et tendant aux mêmes fins bien que se « fondant sur des causes ou des motifs différents. »

Il semble donc que la victime après avoir engagé une action en responsabilité fondée sur l'article 1384 et avoir été déboutée en première instance, pourrait faire appel et fonder sa demande devant la Cour sur l'article 1382.

Quoi qu'il en soit, on s'explique l'attitude dans le passé, de la victime qui préférait l'article 1382 lorsqu'elle pensait pouvoir prouver sans difficulté la faute de l'exploitant du chemin de fer.

Au surplus, il arrivait souvent que l'usager de la route intentait son action tout à la fois en vertu des articles 1382 et 1384. On permettait aux juges, saisis du procès, d'ordonner l'enquête subsidiairement

(1) V° Mazeaud, *Traité de la responsabilité*, T. II. N° 1017.

sollicitée pour justifier la demande sur le terrain de l'article 1382 (afin d'établir la faute) sans rejeter par là le moyen tiré de l'article 1384, alinéa I^er [1].

Ces deux ordres de responsabilité faisant appel à des principes différents, un chapitre sera consacré à l'examen de chacun d'eux.

Le chapitre I^er traitera donc de l'action en responsabilité fondée sur l'article 1382 du Code Civil et le second, à l'action en responsabilité de l'article 1384, alinéa I^er.

(1) En ce sens, Cass. Req., 19 Juin 1928, Gaz. Pal. 1928/2/537.

CHAPITRE PREMIER

Action en Responsabilité fondée sur l'Article 1382 du Code Civil

L'article 1382 du Code Civil est rédigé en termes très larges; il prévoit que tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage est susceptible d'engendrer contre son auteur en faute une action en responsabilité. Au surplus, il n'est pas nécessaire que l'auteur ait voulu causer un préjudice. Il suffit qu'il ait commis une faute, ou même qu'il ait été négligent ou imprudent (art. 1383 du Code Civil).

C'est précisément la généralité des termes employés par les rédacteurs du Code Civil qui a permis à la jurisprudence de constituer une théorie cohérente de la responsabilité, malgré tous les changements sociaux et tous les progrès industriels, qui ont, en augmentant leur nombre, modifié profondément la physionomie des actes préjudiciables.

Ainsi, le demandeur qui fonde son action en responsabilité sur l'article 1382 du Code Civil, aura à

faire la preuve, non seulement du préjudice souffert par lui, mais encore de la faute du détenteur et de la relation de cause à effet entre cette faute et ce préjudice.

Pour le dommage subi par la victime, il n'y a rien de spécial à signaler en ce qui concerne les accidents survenus aux passages à niveau.

On appliquera les principes généraux de la matière tels qu'ils ont été dégagés par la jurisprudence [1].

Celle-ci admet qu'on puisse demander la réparation, soit d'un préjudice matériel, soit d'un préjudice moral. Lorsqu'il s'agit d'un préjudice matériel, celui-ci doit être certain, ce qui est susceptible d'entraîner certaines difficultés en cas de préjudice seulement éventuel. D'autre part le préjudice doit porter atteinte à un droit acquis; il peut résulter soit d'une atteinte à la personne physique (incapacité de travail ou décès à la suite de l'accident), soit d'une atteinte aux biens (automobile détériorée, animal blessé ou tué dans la collision, etc...). Quant au préjudice moral, il est susceptible de soulever ici les mêmes questions qu'en toute autre matière, quant à la détermination des personnes qui peuvent demander réparation d'une atteinte portée à leurs sentiments d'affection.

Même en ce qui concerne la relation de cause à effet entre la faute et le préjudice, rien de spécial n'est à signaler ici. Puisque c'est la victime qui se prévaut de la réalité du bien de causalité, la charge de la preuve, d'ailleurs souvent assez légère, lui incombe.

---

(1) V° sur cette question : MAZEAUD, *Traité de la Responsabilité*. T. I. N° 208 et suiv.

Au contraire, en ce qui concerne la faute, les explications qui devront être données sont assez longues.

Une première section sera consacrée à l'étude de la preuve de la faute. On se demandera à qui incombe le fardeau de la preuve, quelles sont les conséquences de la preuve une fois faite, on examinera également s'il n'est pas possible à l'exploitant du chemin de fer de prouver à son tour la faute de l'usager.

Dans une seconde section on précisera les faits qui ont été reconnus par la jurisprudence comme susceptibles de constituer une faute de la part de l'exploitant.

Enfin, dans une troisième section on examinera les faits constitutifs d'une faute de la part de l'usager de la route.

Section I

LA PREUVE DE LA FAUTE DE L'EXPLOITANT

§ I

A qui incombe cette preuve ?

La jurisprudence fait application en matière d'accidents survenus aux passages à niveau du principe général : *actori incumbit probatio :* la victime qui se prévaut de l'article 1382 doit prouver la faute de l'auteur prétendu du dommage, ici de l'exploitant du chemin de fer.

On peut se reporter à cet égard à un arrêt de la Cour de Cassation du 21 novembre 1933 [1]. Cette décision est particulièrement caractéristique :

(1) Cass. Civ. 21 Novembre 1933. Consorts D... c/ Chemins de fer de Boileux-Marquion. Gaz. Pal. 1934/1/15.

Les consorts D... s'étaient pourvus en Cassation contre un arrêt de la Cour d'Appel de Douai rejetant l'action qu'ils avaient intentée dans le but d'obtenir réparation du préjudice résultant pour eux de la collision à un passage à niveau non gardé de leur automobile avec un train d'un chemin de fer départemental.

« Attendu, dit la Cour de Cassation, qu'il est « reproché à l'arrêt attaqué d'avoir attribué l'acci- « dent à une faute de la victime, alors que cette « faute ne serait constatée que d'une façon hypo- « thétique.

« Mais attendu que l'action n'ayant pas été « intentée en vertu de l'article 1384 du Code Civil, « mais en vertu de l'article 1382 du même Code, il « appartenait aux demandeurs de rapporter la preuve « d'une faute commise par les agents de la Compa- « gnie défenderesse.

« Or, attendu qu'il résulte des constatations de « l'arrêt qu'aucune faute n'a été commise par ces « agents qui se sont strictement conformés aux « règlements et n'ont commis aucune imprudence, « que ces constatations suffisent à justifier la décision « attaquée;

« Par ces motifs, rejette... »

Remarquons que dans cet arrêt la Cour Suprême n'exige pas que le demandeur rapporte la preuve de la faute de l'exploitant lui-même; la décision vise une faute des « agents » de la Compagnie.

On sait, en effet, qu'aux termes de l'alinéa 5 de l'article 1384 du Code Civil les commettants sont responsables du dommage causé par la faute des préposés.

Les rédacteurs du Code Civil ont estimé que les patrons devaient supporter les conséquences des fautes commises par leurs employés, en se basant sur cette idée que les patrons avaient eux-mêmes commis une faute soit en choisissant mal ces employés, soit en n'exerçant pas sur eux une surveillance suffisante [1].

On voit ici combien cette disposition est sage, car si l'usager de la route ne pouvait s'en prendre qu'au mécanicien ou au garde-barrière, la condamnation à des dommages-intérêts qui serait prononcée ne constituerait souvent pour lui qu'une satisfaction morale étant donné l'insolvabilité du défendeur.

Il pourra parfois s'élever des difficultés sur le point de voir si l'auteur de l'accident est bien le préposé de l'exploitant, mais ce sera assez exceptionnel [2]. En tout cas cette question sera réglée d'après les principes généraux [3].

Ainsi, le fardeau de la preuve de la faute est supporté par le demandeur, c'est-à-dire dans la grande majorité des cas, par l'usager de la route. Mais la juridiction qui est requise de rechercher l'existence de cette faute, doit le faire sous peine de voir sa décision cassée. Un arrêt de la Cour de Cassation du 9 février 1937 le dit expressément dans un de ses Attendus [4].

---

(1) V° Mazeaud, *Traité de la Responsabilité*, T. I., n° 857 et suiv.

(2) V° cependant Cass. Civ. 9 Juillet 1921, D. 1922/1/217, note Nast commentée ci-dessous, 2ème Partie, Chapitre II.

(3) Il faut, d'après la jurisprudence, que le commettant ait choisi son préposé et surtout que ce dernier soit placé sous sa subordination, V° Cass. Civ. 15 Juin 1926. S. 1926/1/250.

(4) Cass. Civ. 9 Février 1937, S. 1937/1/127, Jehan et autres c/ Chemins de fer de la Mayenne.

« Attendu qu'en ne recherchant pas comme elle en « était requise par les conclusions des demandeurs, « si le passage à niveau incriminé était particulière- « ment dangereux ou si en raison de sa situation et « des circonstances de fait, l'absence de signalisation « constituait un défaut de précaution de nature à « caractériser une faute à la charge de la Compa- « gnie, ni s'il existait une relation de cause à effet « entre l'absence de signaux et l'accident, et en « déclarant cependant qu'aucune faute ne pouvait « être relevée à la charge de la Compagnie, et que « l'accident était dû uniquement à la faute de la « victime, l'arrêt attaqué n'a pas légalement justifié « sa décision... Casse... »

Le tribunal, en réalité, avait peut-être effectué ces recherches, il s'était peut-être posé ces questions et y avait répondu négativement, mais il n'en avait pas fait mention dans ses attendus, de telle sorte qu'il était impossible à la Cour de Cassation d'exercer son contrôle.

§ II

Conséquences de la preuve

Lorsque la victime réussit à prouver une faute à la charge de l'exploitant d'un chemin de fer, celui-ci devra être déclaré responsable de l'accident et condamné à réparer le préjudice souffert, dans la mesure où ce dernier aura pu lui-même être prouvé.

Si le demandeur n'arrive pas à faire cette preuve, il sera débouté et devra donc supporter les conséquences de l'accident.

Mais rarement l'instance se présente d'une façon aussi simple.

§ III

Preuve de la faute de la victime

En effet, le défendeur, même si le demandeur a pu faire la preuve d'une faute à sa charge, devra être admis à prouver à son tour que la victime a, de son côté, commis une faute [1].

Si le défendeur en l'espèce l'exploitant du chemin de fer, réussit à faire cette preuve, il ne sera pas, pour autant, mis hors de cause. Il y aura lieu à un partage de responsabilité.

« Attendu, dit la Cour de Cassation [2] qu'aux « termes desdits articles (1382-1383) la faute de la « victime n'exonère pas l'auteur de l'accident des « conséquences de sa propre faute, et autorise seu- « lement le partage des responsabilités... »

Si par exemple la faute du demandeur est considérée comme quatre fois plus grande que la faute du défendeur, le premier aura 4/5e de responsabilité, et le second 1/5e.

Cette évaluation est souvent assez délicate; il appartient aux juges du fond de la faire en tenant compte de toutes les circonstances de fait.

---

(1) Principe bien établi par la jurisprudence et par la doctrine (cf. Lalou, *La responsabilité civile*, 1928, N° 135/136; Mazeaud, traité, T. II, N° 1429 et suiv.).

(2) Cass. Crim., 22 Février 1929, Gaz. Pal. 1929/1/517; de même Cass. Civ. 8 avril 1932. Gaz. Pal. 1932-/2/124.

Section II

FAITS CONSTITUTIFS D'UNE FAUTE DE LA PART DE L'EXPLOITANT DU CHEMIN DE FER

Sans contestation possible, l'exploitant du chemin de fer est en faute lorsqu'il n'observe pas une prescription réglementaire ou légale. Mais que faut-il décider lorsque l'exploitant a observé scrupuleusement toutes les règles qui s'imposent à lui? Peut-on néanmoins lui reprocher le cas échéant, une négligence, une imprudence? Peut-on lui demander d'aller au delà des prescriptions légales? Cette question, qui a été abondamment discutée a fait l'objet de décisions contradictoires et nécessitera d'assez longues explications.

§ I

Inobservation des prescriptions réglementaires

Il est incontestable que lorsque l'usager de la route peut faire la preuve que l'accident dont il a été victime a pour cause l'inobservation d'une prescription réglementaire, soit par l'exploitant lui-même, soit par ses préposés, et notamment par le mécanicien du convoi tamponneur, la Compagnie des chemins de fer sera, sans difficulté, reconnue responsable.

De très nombreuses décisions de jurisprudence ont fait application de cette idée. On peut citer, entre autres, un arrêt de la Cour d'Appel de Bordeaux

du 4 mai 1928[1] : « Attendu que... contrairement « aux règlements, le mécanicien n'a pas sifflé lon- « guement à 400 mètres avant d'arriver audit « passage à niveau, mais sifflé à 100 mètres seule- « ment et a donné un coup de sifflet plus prolongé « en s'arrêtant; que, d'autre part, il est établi que « le train marchait à une allure supérieure à celle « réglementaire de 20 kilomètres à l'heure...

« Attendu qu'à ces deux fautes commises au regard « des règlements doit s'ajouter le manque absolu de « précautions efficaces de protection des usagers de « la route incombant à la Société;

« Attendu, en effet, que ce passage à niveau, « signalé à plusieurs reprises comme étant des plus « dangereux, était absolument invisible par suite de « haies hautes, véritables fourrés assourdissant « même le son;

« Attendu que si ces haies n'étant pas la propriété « de la Société ne pouvaient par ses soins être « abattues, il lui appartenait dès lors, de signaler de « façon toute particulière ce passage à niveau;

« Attendu que tels n'ont pas été les agissements « de ladite Société qui a laissé tomber dans l'herbe « les deux barrières réglementaires et a mis seule- « ment à dix mètres environ de la voie ferrée un « poteau aux inscriptions rouillées, absolument illi- « sibles, et ainsi dans la circonstance d'une efficacité « complètement nulle... » et l'arrêt conclut en

(1) C. Appel Bordeaux, 4 Mai 1928; Gaz. Pal. 1928/2/388. — V° aussi Trib. de l'Ain 20 Juillet 1926; Gaz. Pal. 1927/1/56; Trib. Corr. Arras, 30 Mai 1928; Gaz. Pal. 16 Juin 1928.

« attribuant l'entière responsabilité de l'accident à « la Compagnie des chemins de fer. »

§ II

Fautes autres que l'inobservation des prescriptions réglementaires

a) Le Principe. — On s'est demandé si la stricte observation par l'exploitant du chemin de fer des prescriptions réglementaires ne suffisait pas pour lui permettre de dégager entièrement sa responsabilité.

Les tribunaux ont eu souvent à connaître de cette question, et l'examen des recueils de jurisprudence conduit à constater que leurs décisions sont souvent divergentes, les uns admettant en ce cas le principe de l'irresponsabilité absolue, tandis que d'autres estimaient que l'observation stricte des règlements n'était pas exclusive de toute faute.

1° De nombreuses décisions de Tribunaux ou de Cours d'Appel rappellent que les convois de chemins de fer bénéficient aux termes de l'article 17 du décret du 11 novembre 1917, d'un droit de priorité sur les usagers de la route [1] et estiment que les exploitants et leurs préposés ne sont pas tenus à d'autres obligations que celles qui leur sont imposées par les autorités administratives, seules qualifiées pour prendre, par une réglementation générale des mesures

(1) V° l'étude de ce droit de priorité ci-dessous, même chapitre, section III.

propres à améliorer la signalisation et à diminuer les risques.

a) Cette jurisprudence s'est affirmée tout d'abord en ce qui concerne *la signalisation*.

D'après elle, les exploitants de chemins de fer n'ont pas à se préoccuper de savoir si la signalisation imposée par les règlements est ou non suffisante dans chaque cas d'espèce; ils doivent simplement appliquer les règlements.

On peut citer en ce sens un jugement du Tribunal Civil de Toulouse du 11 mars 1933 [1] : « Attendu que « la Compagnie défenderesse... s'est strictement « conformée aux dispositions du cahier des charges, « des règlements et des lois qui régissent la matière; « qu'il ne lui est reproché aucune infraction précise « à ces règlements, qu'il est constant qu'elle a placé « les signaux aux endroits et dans les formes et « dimensions qui lui étaient imposées, qu'elle ne « saurait encourir aucune responsabilité de ce « chef... »

De même, d'après la Cour d'Appel de Rennes [2] dont la jurisprudence est constante en ce sens, aucun grief ne peut être fait à une Compagnie de chemins de fer de n'avoir pas renforcé la signalisation et amélioré la visibilité d'un passage à niveau particulièrement dangereux; et elle ne peut être déclarée responsable d'une collision survenue à ce passage entre un train et entre automobile, alors qu'il était signalé suffisamment aux usagers de la route par un

(1) Trib. Civ. Toulouse, 11 Mars 1933; Gaz. Pal. 1933/1/872.
(2) C. Rennes, 28 Mai 1931; Rec. Rennes 1931/569.

poteau portant l'image d'une barrière, et qu'en l'abordant le mécanicien avait fait retentir le signal avertisseur de la locomotive.

De nombreuses autres décisions pourraient être citées dans le même sens [1].

b) Cette jurisprudence s'est également affirmée en ce qui concerne les obligations imposées aux préposés des Compagnies de Chemins de fer et notamment aux *mécaniciens.*

Dès lors que les agents de l'exploitant n'ont manqué à aucune des prescriptions réglementaires, la responsabilité du défendeur ne saurait être engagée.

C'est ainsi que la Cour d'Appel de Paris a estimé, dans un arrêt du 5 février 1930 [2] que, du moment que le mécanicien a abordé le passage à niveau après avoir ralenti et sifflé d'une façon réglementaire, il ne saurait être retenu à sa charge ni imprudence, ni maladresse, ni inattention, ni négligence [3].

2° Mais cette jurisprudence n'a pas été suivie par toutes les juridictions. De nombreux tribunaux, certaines Cours d'Appel et (ce qui est d'une importance capitale) la Cour de Cassation elle-même, ont estimé au contraire qu'il ne suffirait pas pour que les Compagnies de chemins de fer soient exonérées de toute responsabilité qu'elles n'aient commis

---

(1) V° Trib. Civ. Alençon, 5 Juin 1930; La Loi, 25 oct. 1930; Rennes, 9 Fév. 1931; Rec. Rennes 1931/304; Bourges, 31 Mai 1932, la Loi, 23 Nov. 1932; Trib. Civ. Nevers, 26 Nov. 1927; Gaz. Pal. 1928/1/298; Colmar, 11 Janv. 1927; la Loi, 25 Oct. 1927; Cour de Paris, 3 Décembre 1932; Trib. 12 Janv. 1933.

(2) Gaz. Pal. 1930/1/733.

(3) Dans le même sens, voir Douai, 8 Février 1932, la Loi, 22 Juin 1932 et Rec. Douai 1932/101.

aucune infraction aux règlements. Nonobstant cette observation scrupuleuse des prescriptions administratives, on peut relever contre le défendeur une faute de négligence ou d'imprudence.

Ainsi que le fait fort justement observer M. Lalou : « Il est constant que les règlements n'ont « pour but que d'indiquer un minimum de précau- « tions à prendre d'une façon générale, mais qu'ils « ne sauraient prévoir tous les cas particuliers; « d'autre part, une autorisation administrative ou « judiciaire constitue une mesure qui ne peut pas se « retourner contre celui qu'elle entend protéger. « L'autorité prend une mesure pour prévenir un « dommage; si cette mesure est insuffisante, c'est « aux intéressés à la compléter. Une autorisation « administrative peut permettre une action dange- « reuse à cause de son utilité, mais cette autorisation « ne peut pas compromettre les droits des tiers... »[1].

Il convient, en effet, de distinguer soigneusement le cas où l'administration a donné un ordre, de celui où elle s'est contentée d'accorder une autorisation. Si l'on agit sur l'ordre de l'administration, il ne saurait y avoir de responsabilité, même si l'acte a produit un dommage; mais il n'en est pas du tout de même dans la seconde hypothèse [2].

Cette question s'est d'ailleurs posée dans bien des domaines et elle a toujours été tranchée dans le sens indiqué. C'est ainsi que la jurisprudence admet d'une

---

(1) Lalou, *La responsabilité civile*, n° 143.

(2) Tous les auteurs sont d'accord sur ce point. V° notamment H. et L. Mazeaud, *op. cit.*, n° 498; Demogue, T. III, n° 247; Lalou, *op. cit.* n° 371 et s.; Planiol, Ripert et Esmein, n° 562; Josserand, *de l'Esprit des Droits*, n° 16.

façon constante, à propos des dommages causés aux voisins par les Etablissements dangereux, incommodes ou insalubres, que l'autorisation administrative dont ces établissements ont pu bénéficier ne les exonère pas pour autant de toute responsabilité [1].

Le même principe a été appliqué aux manifestations sportives. Le fait que les organisateurs de ces réunions ont reçu l'autorisation de les tenir ne les dispense pas de prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter les accidents [2].

Il doit en être de même ici où l'Administration a accordé l'autorisation non pas d'accomplir un acte positif, mais simplement de s'abstenir de placer des barrières à certains passâges à niveau.

En outre, les décisions de jurisprudence qui admettent la possibilité de rechercher malgré l'observation des prescriptions administratives si l'exploitant ou ses préposés n'ont pas commis de faute, font valoir les termes de l'article 1382 du Code Civil : chacun est responsable du dommage qu'il a causé « non seulement par son fait, mais encore par sa « négligence ou par son imprudence ». Ce texte édicte donc une obligation générale de prudence qui s'impose à tous. Dès lors, les obligations qui découlent pour les Compagnies de chemins de fer des règlements en vigueur ne les exonèrent pas de cette

(1) V° par exemple C. Aux. 30 Oct. 1929. Gaz. Trib., 21 Janvier 1930. Le législateur a d'ailleurs consacré expressément cette jurisprudence; l'art. 12 de la loi du 19/12/1917 sur les Etablissements dangereux, incommodes ou insalubres, dispose, en effet, que « les autorisations sont accordées sous réserve « des droits des tiers ».

(2) V° notamment : C. Riom, 30 Novembre 1931; D. 1932/2/81, note Jean Loup.

obligation générale de prudence. La dispense réglementaire de clore par des barrières les passages à niveau et de les faire garder n'est accordée aux exploitants qu'à leurs risques et périls; ils sont tenus de prendre toutes dispositions utiles commandées par la prudence pour éviter des accidents, même si ces dispositions ne sont pas impérativement prescrites [1].

Ces mesures spéciales de précaution que les exploitants de chemins de fer doivent prendre sous peine de commettre une faute de négligence ou d'imprudence, sont relatives à la signalisation du passage à niveau dangereux, à la vitesse que le mécanicien doit observer, et aux signaux d'approche qu'il doit employer [2]. Elles sont plus ou moins rigoureuses suivant les circonstances, la disposition des lieux, la circulation plus ou moins intense sur les routes traversées, etc...

Toutefois, avant d'étudier avec quelques détails ces diverses mesures, un point doit être bien précisé : ce qui est reproché aux exploitants de chemins de fer c'est de n'avoir pas pris de précautions suffisantes pour signaler à l'usager de la route l'existence d'un passage à niveau ou la prochaine arrivée d'un train, alors que la situation des lieux rendait le passage particulièrement dangereux. C'est cette insuffisance

---

(1) V° dans ce sens : Cass. 13 Juin 1904. S. 1908/1/539; Cass. Req., 17 Juil. 1905. S. 1908/1/540; Cass, 21 Mars 1917; D. 1917/1/120; Cass., 5 Fév. 1918, Gaz. Pal. 1918/1/135; Cass. 15 Mars 1921, Gaz. Pal. 1921/1/616; Cass. Civ., 15 Mai 1922, Gaz. Pal. 1922/1/163; Cour Colmar, 3 Juin 1930; Rev. Als.-Lorr., 1930/530; et surtout : Cass. Civ., 8 avril 1932. S. 1932/1/190; Cass. Civ. 7 Fév. 1937, Gaz. Pal. 1937/1/763.

(2) V° ci-dessous : B — Règles de prudence...

de précautions qui est qualifiée de négligence ou d'imprudence; mais ce n'est jamais le fait de n'avoir pas fait placer de barrières à un passage à niveau qui en était légalement dispensé.

La Cour de Cassation a pris soin de préciser que ce fait, à lui seul, ne saurait constituer une faute :

« Attendu qu'il n'appartient qu'à l'autorité admi-
« nistrative, spécialement chargée par la loi de veiller
« à l'exploitation des voies ferrées et à la sécurité
« du public, de prendre l'initiative de l'établissement
« d'une barrière ou d'un passage à niveau, que, dès
« lors, une Compagnie de chemin de fer n'est point
« en faute pour n'avoir pas fait placer une barrière
« à un passage à niveau qui en était régulièrement
« dispensé, et que les passants traversaient librement
« à leurs risques et périls...

« Attendu qu'en fondant la responsabilité exclu-
« sivement sur cette prétendue faute le jugement
« attaqué n'a pas légalement justifié sa décision... »

b) Règles de prudence a observer par l'exploitant du Chemin de Fer.

1° *Le passage à niveau doit être signalé aux usagers de la route de façon suffisante.*

L'autorisation accordée à l'exploitant du chemin de fer de ne pas munir un passage à niveau de barrières ne le dispense pas de prendre toutes les précautions nécessaires et en particulier de signaler de façon très apparente la présence du passage.

Il n'est pas seulement nécessaire, en effet, que le passage soit signalé conformément aux prescriptions réglementaires, car, en certains cas, ces précautions

s'avèrent insuffisantes. L'exploitant du chemin de fer doit au besoin, aller au delà des prescriptions réglementaires, et signaler le passage à niveau en tenant compte de sa situation plus ou moins dangereuse, de façon à assurer aux usagers de la route la plus grande sécurité possible.

On peut consulter à cet égard un arrêt de la Chambre Civile de la Cour de Cassation du 8 avril 1932[1].

« Attendu que la visibilité de la voie aux abords « du passage à niveau où s'est produit l'accident « était des plus médiocres à raison des obstacles « matériels qui l'interceptaient et que si Y... « conducteur de l'automobile connaissait parfaite- « ment l'existence du passage, il lui était difficile « sinon impossible matériellement d'apercevoir de la « route, même à faible distance, l'arrivée du train « qui a occasionné l'accident, que, néanmoins, « aucune mesure n'avait été prise par la Compagnie « pour appeler l'attention sur la proximité du « passage et sur les dangers que pourrait faire « courir la brusque arrivée des trains;

« Attendu que la dispense réglementaire de clore « par des barrières un passage à niveau et de le faire « garder n'est accordée aux Compagnies de chemins « de fer qu'à leurs risques et périls; qu'elles sont « donc tenues de prendre toutes les dispositions « nécessaires pour signaler la présence d'un passage « ou l'arrivée des trains lorsque la situation parti- « culière des lieux ne permet pas aux usagers de la

(1) Gaz. Pal. 1932/2/124 et S. 1932/1/190.

« route de s'assurer de l'approche des trains avant « d'être sur la voie... »

Au surplus, il peut se faire que la signalisation réglementaire suffisante au moment de l'établissement du passage à niveau, ne soit plus en rapport avec la situation nouvelle : le nombre des trains a pu être accru sur telle ou telle ligne et leur vitesse augmentée; d'autre part, la circulation routière a pu se développer sur certains points d'une façon considérable; il suffit de penser à certaines stations balnéaires, inconnues il y a vingt ans et aujourd'hui en plein essor. La Compagnie de chemins de fer doit adapter la signalisation aux circonstances nouvelles.

C'est ainsi que la Cour de Colmar a décidé que l'exploitant du chemin de fer ne peut se justifier en se retranchant derrière les règlements, et que, spécialement, si d'anciens règlements sur les signaux avertisseurs de l'arrivée des trains pouvaient suffire à prévenir des accidents graves aux véhicules qui circulaient alors, l'exploitant commet une faute susceptible d'engager sa responsabilité en ne modifiant pas ces signaux pour les adapter aux exigences modernes que comporte maintenant la circulation des automobiles [1].

Il peut se faire aussi que des constructions nouvelles soient venues masquer dans une certaine mesure le passage à niveau; ici encore l'exploitant devra prendre toutes les mesures que rend nécessaires la sécurité des usagers de la route. On peut citer à cet égard un arrêt de la Cour de Cassation qui constate

(1) C. Colmar, 22 Février 1927. — Revue Alsace-Lorraine 1927/451.

que « si un écriteau conforme aux prescriptions « réglementaires avait bien été établi par l'adminis- « tration des chemins de fer pour signaler le passage « à niveau, cette mesure n'était pas suffisante; que « le passage à niveau parfaitement visible à l'origine, « avait, en effet, par la suite été totalement masqué « par deux bâtiments parallèles construits en bor- « dure du chemin d'accès et formant un couloir « séparé des rails par un espace de 2 m 10 seulement; « que cette situation éminemment dangereuse, impo- « sait à l'Administration de prendre des mesures « spéciales... » [1].

Toutefois, la jurisprudence a eu souvent l'occasion d'affirmer que l'usager de la route ne peut faire grief à une Compagnie de chemin de fer de n'avoir pas amélioré la visibilité d'un passage à niveau lorsque les mesures qui rendraient cette visibilité meilleure ne dépendent pas d'elle. Une Compagnie de chemin de fer ne peut pas démolir des murs, des maisons qui se trouvent à proximité du passage à niveau, mais ne lui appartiennent pas [2]. De même, on ne peut reprocher à un exploitant du chemin de fer de n'avoir pas fait procéder à l'élagage de haies qui rendaient la visibilité défectueuse alors que ces haies appartiennent à un tiers [3]. L'exploitant doit prendre les mesures de précaution nécessitées par le danger que présentent ces haies pour les usagers de la route, mais l'existence même de ces haies ne le constitue pas en faute.

---

(1) Cass. Req., 14 Janvier 1936. Gaz. Trib. 1936/1/89.

(2) C. Paris, 5 Fév. 1939; Gaz. Pal. 1930/1/733); Trib. Civ. d'Alençon, 5 Juin 1930, la Loi, 23 Octobre 1930.

(3) C. Paris, 3 Déc. 1932. Gaz. Trib. 1933, 1/2/14.

Telle était du moins la position de la jurisprudence il y a quelques années.

On peut toutefois se demander si cette situation n'a pas été modifiée dans une certaine mesure par le décret-loi du 30 octobre 1935 relatif aux servitudes de visibilité sur les voies publiques [1].

Ce texte permet, en effet, à l'autorité administrative d'établir des plans de dégagement frappant de servitude de visibilité certaines parcelles de terrains situés en des points où la circulation est particulièrement dangereuse. Ces servitudes peuvent comporter notamment l'obligation de supprimer des murs, l'interdiction de bâtir, le droit d'opérer la réfection des talus, remblais, etc...

La situation des passages à niveau n'a pas échappé à l'auteur de ce décret qui précise, à l'article 6, que les dispositions sus-visées sont également applicables « à la diligence de l'autorité chargée de la « gestion de la voie publique, aux propriétés rive- « raines ou voisines d'un croisement à niveau non « muni de barrières, d'une voie publique et d'une « voie ferrée ».

Sans doute, ce n'est pas l'exploitant du chemin de fer qui peut lui-même établir un plan de dégagement et frapper les propriétés riveraines de servitudes de visibilité. Mais on peut se demander si cet exploitant n'a pas commis une faute en ne signalant pas la situation particulièrement dangereuse d'un passage à niveau, à l'autorité compétente qui aurait eu les moyens d'y porter remède au moyen des dispositions précitées.

(1) *Journal Officiel*, 31 Octobre 1935, p. 11.679.

2° *Le mécanicien doit ralentir la vitesse du convoi et siffler lorsque les circonstances le commandent.*

Le mécanicien n'est pas exempt de toute faute par le seul fait qu'il s'est contenté d'observer les règlements administratifs. S'il a commis une maladresse, une imprudence, une inattention, une négligence, il pourra être déclaré en faute, et, partant, voir sa responsabilité civile et même pénale engagée.

« Même en l'absence de toutes infractions par « elles commises aux règlements spéciaux qui les « régissent, les personnes exerçant une profession « réglementée n'en restent pas moins pénalement « responsables comme toutes autres personnes, aux « termes de l'article 320 du Code pénal, des blessures « qu'elles occasionnent par maladresse, imprudence, « inattention ou négligence... Le mécanicien d'un « train sur route est donc à bon droit condamné par « application de l'article 320 du Code pénal si, dans « les circonstances spécifiées par les juges du fond, « il a causé un accident par imprudence... » [1].

Sans doute, les convois bénéficient sur les voies ferrées, aux termes de l'article 17 du décret du 11 novembre 1917, d'un droit de priorité par rapport aux usagers de la route [2], mais ici, comme en matière de signalisation, ce droit n'exclut l'obligation générale de prudence, mise par le Code civil à la charge de toute personne qui exerce une activité quelconque.

Ce principe général se trouve d'ailleurs confirmé par le texte même du décret du 11 novembre 1917

(1) Cass. Crim., 22 Février 1929; Gaz. Pal. 1929/1/517.

(2) Voir ci-dessous, même chapitre, Section III, § I.

qui en fait application à la matière qui fait l'objet de cette étude.

L'article 54 de ce décret s'exprime ainsi : « Le « mécanicien doit porter constamment son attention « sur l'état de la voie, arrêter ou ralentir sa marche « en cas d'obstacles, suivant les circonstances... » et l'article 56, alinéa 2, fait au mécanicien l'obligation de se servir du sifflet « toutes les fois que la « voie ne lui parait pas complètement libre ».

Par conséquent, le mécanicien doit, à l'approche d'un passage à niveau rendu particulièrement dangereux par la situation des lieux ou les circonstances, ralentir sa vitesse en deçà même de celle qui est prévue par les règlements si cela est nécessaire, et siffler aussi longtemps et aussi souvent que les circonstances le commandent. Faute de ce faire, il contreviendrait non seulement à l'obligation générale de prudence de l'article 1382 du Code civil, mais même au décret de 1917.

Les tribunaux ont eu souvent l'occasion de faire application de ces règles. C'est ainsi que la Cour d'Appel de Douai a estimé que la responsabilité de la Compagnie de chemins de fer était engagée lorsqu'il avait été établi que plusieurs témoins n'avaient pas entendu le sifflet d'un train, et que le mécanicien aurait seulement sifflé une cinquantaine de mètres avant le passage à niveau, alors que celui-ci était particulièrement dangereux [1].

C'est ainsi également qu'il a été décidé qu'un mécanicien non tenu de siffler par les règlements devait cependant le faire du moment où la visibilité

(1) C. Douai, 8 Juillet 1932. Rec. Douai, 1932/281.

était restreinte du fait de la nuit noire et du brouillard : « Attendu que si F... n'était pas tenu de « siffler en arrivant au passage à niveau, à proxi- « mité duquel s'est produit l'accident, il n'en est pas « moins certain qu'ayant aperçu, comme il l'a « reconnu lui-même, la lanterne de la voiture de « M..., il était prévenu qu'un véhicule se trouvait « devant lui, qu'il devait donc actionner son signal « avertisseur; qu'en ne le faisant pas, alors que la « nuit était noire, qu'il y avait du brouillard et que « la visibilité était restreinte, il a commis une impru- « dence, qui doit être considérée comme étant la « cause génératrice de l'accident... » [1].

On peut citer encore dans le même ordre d'idées un arrêt de la Cour de Cassation du 13 octobre 1933 [2] approuvant une décision de la Cour d'Appel de Pau qui avait reconnu la responsabilité d'une Compagnie de tramways à vapeur parce que celle-ci « ne devait « pas se borner à appliquer les prescriptions régle- « mentaires mais était tenue de recourir à des pré- « cautions plus efficaces, notamment d'imposer à ses « mécaniciens l'obligation de ralentir en traversant « la route et de marquer un temps d'arrêt avant « d'aborder un passage à niveau où il n'y avait ni « barrière, ni gardien, et dont la visibilité était mas- « quée par des arbustes aux usagers de la route ».

La jurisprudence va d'ailleurs très loin dans cette obligation de prudence qu'elle impose aux mécaniciens. La Cour de Cassation a décidé, en effet, qu'il

(1) Cass. Crim., 22 Février 1929; Gaz. Pal. 1929/1/517 et D. H. 1929/237.

(2) Cass. Req., 18 Octobre 1933; Gaz. Pal. 1933/2/943.

pouvait y avoir une faute susceptible d'engager la responsabilité de la Compagnie dès lors qu'en déployant une vigilance plus attentive et en faisant preuve d'une plus grande prudence ses préposés pouvaient éviter l'accident :

« Attendu qu'il est constaté par la Cour d'Appel « de Bordeaux que si le train avançait à une allure « modérée et si le mécanicien a actionné le sifflet « de la locomotive avant d'aborder le passage à « niveau, que si d'autre part P... a été averti de « l'existence du passage par deux poteaux indica- « teurs placés à 100 mètres de la voie, le mécanicien « avant d'arriver au passage à niveau a pu aperce- « voir l'automobile à temps pour arrêter son convoi « et qu'il ne l'a pas fait croyant à tort que le siffle- « ment prolongé suffisait à prévenir l'accident;

« Attendu que de ces constatations la Cour a pu « déduire que le mécanicien avait commis une « faute... » [1].

La Cour de Cassation estime que lorsque la voie est encombrée, et qu'il y a lieu de craindre qu'elle ne soit pas dégagée à temps, le mécanicien ne doit pas se contenter de ralentir sa vitesse; il doit s'arrêter :

« Attendu que l'arrêt attaqué constate qu'il résulte « de l'information que le mécanicien S. P... a « aperçu l'autocar conduit par S... à une distance « de 300 mètres environ du passage à niveau; que « le terrain étant entièrement découvert et aucun

(1) Cass. Req. 10 Novembre 1925, Chemins de fer économique de Charente c/ Pinçon. Gaz. Pal. 1926/1/80.

« obstacle n'y gênant la vue, il a pu suivre du regard « la manœuvre du conducteur de l'autocar; qu'il a « cru s'apercevoir qu'après avoir tout d'abord « ralenti sa vitesse, S... l'avait accélérée pour fran- « chir le passage à niveau avant le train; qu'en tout « cas la vitesse accélérée ou seulement non ralentie « de l'autocar devait faire craindre à S. P... le dan- « ger d'une collision; que, dès lors, en n'arrêtant pas « à temps son convoi, alors qu'il pouvait le faire, ce « dernier a commis une faute qui a contribué à « l'accident dans la proportion d'un cinquième... » [1].

Mais il ne faut cependant pas aller trop loin dans cette voie et le même arrêt reconnaît que « le fait « de ne pas interrompre sa marche à la seule pensée « d'un danger possible, que les mesures de prudence « qui ont été observées et les dispositions légales « qui ont été respectées sont précisément faites pour « écarter, ne saurait être à lui seul constitutif d'une « faute ».

Il appartient d'ailleurs aux juges du fond d'apprécier souverainement si, dans le cas d'espèce envisagé, l'exploitant du chemin de fer et ses préposés ont ou non pris toutes les précautions nécessaires. C'est là, en effet, une question de fait [2].

En définitive, et pour résumer la position de la jurisprudence sur ce point, c'est seulement lorsque la Compagnie de chemin de fer aura strictement observé les règlements, les règles générales de pru-

---

(1) Cass. Crim., 17 Nov. 1933; Gaz. Palais, 1934/1/152; D. H. 1934, p. 8.

(2) En ce sens, Cass., 13 Juin 1904; Gaz. Pal., 1904/2/112, 13 Juillet 1921; Gaz. Pal., 1921/2/474; Cass., 8 avril 1932; Gaz. Pal. 1932/2/124.

dence du Code civil, et, partant, les mesures spéciales de précautions exigées par la situation des lieux et les circonstances, qu'aucune responsabilité ne pèsera sur elle.

La jurisprudence se montrant très exigeante, il en sera rarement ainsi; et les décisions qui reconnaissent que l'exploitant du chemin de fer n'a commis aucune espèce de faute sont bien peu fréquentes. On peut cependant citer à titre d'exemple un arrêt de la Cour de Cassation du 21 novembre 1933 [1] qui admet « qu'aucune faute n'a été com-« mise par les agents de la Compagnie qui se sont « strictement conformés aux règlements et n'ont « commis aucune imprudence... » [2].

Section III

FAITS CONSTITUTIFS D'UNE FAUTE DE LA PART DE L'USAGER DE LA ROUTE

Actionné en responsabilité sur la base de l'article 1382 du Code civil, le défendeur peut rétorquer que le dommage est imputable à une cause qui lui est étrangère. Il peut notamment être admis à prouver que le préjudice dont il est demandé réparation a sa cause dans une faute commise par la victime.

En l'espèce, l'exploitant du chemin de fer va s'efforcer de démontrer que l'accident est arrivé par la faute de l'usager de la route.

---

(1) Cass., 21 Nov. 1933; Gaz. Pal. 1934/1/151. S. 1934/1/23. Revue assur. terrestres 1934/127.

(2) V° également : Cass. 1er Mai 1933; Gaz. Pal. 1933/2/1933. Cass., 29 Novembre 1933; Gaz. Pal. 1934/1/151.

Il fera état en tout premier lieu du droit de priorité qui lui est généralement reconnu et qui permettra de constituer en faute l'usager qui l'a méconnu, surtout si ce dernier a commis d'autres imprudences.

§ I

Inobservation du droit de priorité des convois

L'article 79 du décret du 11 novembre 1917 était ainsi conçu : « Tout piéton, cavalier, vélocipédiste, « automobiliste ou conducteur de véhicule à traction « animale doit, à l'approche d'une voiture ou d'un « train appartenant au service de la voie ferrée, « dégager immédiatement cette voie et s'en écarter « de manière à livrer passage au matériel qui y « circule.

« Tout conducteur de troupeaux ou d'animaux « doit les écarter de la voie ferrée à l'approche d'un « train ou d'une voiture appartenant au service de « cette voie ».

Ce texte paraissait donc consacrer d'une façon absolue un droit de priorité des convois sur les usagers de la route. Il a soulevé cependant des divergences d'interprétation quant à sa portée d'application.

En effet, l'article 1[er] du décret du 11 novembre 1917 indique que « les dispositions du présent décret sont « applicables à toutes les voies ferrées d'intérêt « général ou d'intérêt local, sous réserve des restric- « tions mentionnées en tête des articles qui ne sont « pas applicables à certaines catégories de voies ».

Or, l'article 79 précité était précisément précédé de la restriction suivante placée entre parenthèses, « applicable seulement aux sections des voies ferrées « d'intérêt local établies sur les voies publiques ».

Certaines juridictions ont cru pouvoir en conclure, assez logiquement d'ailleurs, que seuls les chemins de fer départementaux pouvaient invoquer ce droit de priorité [1]. « Attendu que l'article 79 du décret du « 11 novembre 1917 donne aux convois des chemins « de fer départementaux un droit absolu de priorité « à l'encontre de tout piéton, cavalier ou véhi- « cule... » [2].

D'autres juridictions interprétant encore plus strictement la restriction qui précède l'article 79 (applicable seulement aux sections des voies ferrées d'intérêt local établies sur les voies publiques), et faisant porter l'accent sur le dernier membre de phrase « sections... établies sur les voies publiques » ont estimé que le droit de priorité n'existait en aucun cas en ce qui concerne les passages à niveau, mais devait seulement être appliqué dans les parties de voies ferrées des chemins de fer départementaux établies, comme cela arrive, fréquemment, sur les routes [3].

Cependant toutes les juridictions n'ont pas adopté l'une ou l'autre de ces deux interprétations, et c'est ainsi que la Cour d'Appel de Paris a décidé, dans un arrêt du 5 février 1930, que les convois de che-

---

(1) En ce sens Paris 18 Décembre 1929, D. H. 1931 somm. p. 9; Rennes, 28 Mai 1931; Rec. Rennes 1931/569.

(2) Dijon, 29 Mars 1928; D. H. 1928/343. Gaz. Pal. 1928/2/321.

(3) En ce sens, Trib. Civ. d'Autun, 12 Juillet 1932; Rec. Dijon et Nancy 1932/220.

mins de fer ont une priorité absolue pour franchir les passages à niveau, qu'il s'agisse de voies ferrées d'intérêt général ou d'intérêt local [1].

Des textes sont venus, par la suite, supprimer ces difficultés d'interprétation.

Le dernier paragraphe de l'article 7 du Code de la route, modifié par le décret du 19 janvier 1933, décide, en effet, que « dans le cas d'une traversée « non munie de barrière l'usager de la route, averti « de l'existence de cette traversée par un signal à « proximité immédiate de celle-ci ne doit s'y engager « qu'après s'être assuré qu'aucun train n'est visible « ou que l'approche d'aucun train n'est annoncée ».

D'autre part, l'article 79 du décret du 11 novembre 1917 a lui-même été modifié par un décret du 22 février 1935. L'article 4 est désormais ainsi rédigé : « Lorsqu'une voie ferrée est établie sur une voie « publique, ou traverse à niveau la plate-forme « ou seulement la chaussée d'une voie publique, tout « piéton, cavalier ou conducteur de véhicule doit, à « l'approche d'une voiture ou d'un train appartenant « au service de la voie ferrée, dégager immédiate- « ment cette voie et s'en écarter de manière à livrer « passage au matériel qui y circule.

« Tout conducteur de troupeaux ou d'animaux doit « les écarter de la voie ferrée à l'approche d'un train « ou d'un véhicule appartenant au service de cette « voie.

« Pendant le franchissement d'une traversée à « niveau, il est interdit à tout usager de la route de

(1) C. Paris, 5 Février 1930. Gaz. Pal. 1930/1/733.

« s'arrêter ou d'arrêter les véhicules ou animaux « qu'il conduit.

« Dans le cas d'une traversée non munie de bar- « rière, l'usager de la route ne doit s'y engager « qu'après s'être assuré qu'aucun train n'est visible « ou que l'approche d'aucun train n'est annoncée ».

Ces prescriptions peuvent se résumer de la façon suivante : l'usager de la route a une triple obligation. Il doit :

1° Avant de passer, s'assurer qu'aucun train n'est visible ou annoncé;

2° A l'approche d'un train dégager la voie;

3° En tout temps, ne jamais stationner sur la voie.

L'usager qui n'observe pas l'une de ces trois prescriptions est en faute, et si l'exploitant du chemin de fer peut en rapporter la preuve, cette faute engagera totalement ou partiellement, selon le cas, la responsabilité de la victime.

Les textes nouveaux ne semblent laisser place à aucune divergence d'interprétation. Dès lors on peut considérer comme critiquable une décision comme celle de la Cour d'Appel de Douai en date du 29 octobre 1937 [1] qui a persisté à déclarer l'article 79 applicable seulement aux sections de voies ferrées d'intérêt local établies sur les voies publiques.

---

(1) C. Douai, 29 Octobre 1937. La loi 7 Octobre 1938; Jurispr. de la Cour de Douai 1938, p. 218.

§ II

Autres fautes des usagers de la route

Le fait même que les convois ont un droit de priorité par rapport aux usagers de la route fait à ceux-ci une obligation de ne pas se présenter devant le passage à niveau à une vitesse excessive. Ils doivent, en effet, pouvoir s'arrêter facilement pour, le cas échéant, laisser le passage au convoi [1].

L'usager doit être d'autant plus prudent que la visibilité est moins bonne, soit du fait des circonstances atmosphériques (nuit opaque, brouillard), soit en raison de la disposition des lieux.

C'est ainsi que la Cour d'Appel de Paris a décidé qu'un automobiliste dont l'attention avait été attirée par un poteau indicateur placé à deux cents mètres du passage devait prendre toutes les précautions utiles et que « ces précautions étaient d'autant plus « indispensables que la visibilité était complètement « nulle en raison de la présence d'un mur longeant « la voie ferrée » [2].

En outre, les tribunaux seront particulièrement sévères envers la victime lorsque celle-ci connaissait depuis longtemps les lieux. Si, en effet, on peut excuser le conducteur d'un véhicule qui, empruntant une route pour la première fois, ne s'est pas rendu compte du danger qu'il courait en abordant à trop vive allure un passage à niveau, ou même ne s'est

(1) Voir Cass. Req. 29 Novembre 1933. Gaz. Palais 1934/1/152.

(2) C. Paris, 5 Février 1930; Gaz. Pal. 1930/1/733.

pas aperçu, pour une raison ou une autre, qu'il allait franchir un passage à niveau, il n'en est plus de même lorsqu'on se trouve en présence d'un habitué de la route qui connaît donc parfaitement l'existence de la traverse à niveau, et ses dangers.

C'est ainsi que la Cour d'Appel de Bourges a décidé que, lorsque l'on se trouve en présence d'un conducteur qui n'est pas un « usager accidentel de la route », mais une personne qui la connaît et la parcourt depuis longtemps et sait qu'à l'heure où elle allait s'engager un train pouvait surgir, cette personne est d'autant moins excusable de n'avoir pas ralenti sa vitesse, et même de ne s'être pas arrêtée, afin de s'assurer, avant de reprendre sa route, qu'elle ne voyait ni n'entendait aucun train en marche.

Lorsqu'il est prouvé que l'usager de la route a abordé le passage à niveau à une vitesse excessive, et que, d'autre part, aucune faute ne peut être reprochée à l'exploitant de chemins de fer, la responsabilité de l'accident retombera toute entière sur le conducteur du véhicule. On peut citer en ce sens un arrêt de la Cour de Cassation du 29 novembre 1933 [1] :
« Attendu que le passage à niveau, régulièrement « autorisé et installé, était signalé aux usagers de la « route par deux poteaux placés de chaque côté du « passage, invitant le public à prendre garde aux « trains avant de s'engager sur la voie; que deux « autres signaux très visibles étaient placés l'un sur « le côté droit de la route, à cent mètres, consistant « en un disque signalant le carrefour, l'autre ins-

(1) Cass. Req. 29 Nov. 1933. Gaz. Pal. 1934/1/152.

« tallé par le Touring-Club et consistant en un « triangle sur lequel était représentée une locomotive « blanche sur fond bleu; que le conducteur de l'auto- « mobile, averti par ces signaux, devait être d'autant « plus prudent que des immeubles édifiés en bor- « dure de la route rendaient la visibilité défectueuse; « que cependant L... a abordé le passage à une « vitesse excessive, et n'a pu s'arrêter à temps bien « qu'il ait bloqué ses freins en apercevant le train; « que par contre, le mécanicien du train avait donné « les coups de sifflet réglementaires avant d'aborder « le passage à niveau; que son convoi marchait à « la vitesse normale prévue par l'horaire, sans « retard et qu'on ne pouvait sérieusement lui repro- « cher de n'avoir pas ralenti sa vitesse et arrêté sa « machine en apercevant l'obstacle qui surgissait « devant lui..., qu'en l'état de ces constatations la « faute de l'accident incombait exclusivement au « conducteur de l'automobile... »

On peut signaler encore dans le même sens un arrêt de la Chambre Civile du 1er mai 1933 [1] : « Attendu que P... a abordé le passage à niveau à « une vitesse excessive eu égard à la conformation « des lieux et au danger que présentait la traversée « d'une ligne de chemins de fer qu'il connaissait, et « sans prendre les précautions indispensables impo- « sées à tout conducteur; que la responsabilité de « P... ne fait aucun doute; que, d'autre part, le pas- « sage à niveau était signalé par des poteaux indica- « teurs placés à cinquante mètres et à trois mètres

(1) Cass. Civ. 1er Mai 1933. Gaz. Palais 1933/2/199.

« de la voie, et que la vitesse du train au passage « à niveau était inférieure à la vitesse prévue par les « règlements;

« Attendu que si la visibilité était défectueuse, le « mécanicien a pris les précautions que la situation « des lieux imposait avant de s'engager sur le pas- « sage, en actionnant l'appareil avertisseur de la « locomotive à deux reprises au moins et en dernier « lieu à 150 ou 200 mètres de la route... Par ces « motifs... Rejette... »

On remarquera que dans les deux arrêts cités, la Cour de Cassation prend soin, avant de reconnaître l'entière responsabilité de l'usager, de se demander si l'exploitant du chemin de fer n'a commis, de son côté, aucune faute.

Bien souvent, il y a faute de part et d'autre, et, en conséquence, partage de responsabilité; la victime, par exemple, marchait à une allure excessive, mais le mécanicien n'avait pas sifflé. La jurisprudence nous offre de très nombreux exemples de ce partage de responsabilité qui, au surplus, est apprécié souverainement d'après les circonstances de la cause par les juges du fond [1].

---

(1) V° Douai, 8 Juillet 1932. Rec. Douai 1932/281; Rouen, 15 Mars 1933; Rec. Rouen et Caen 1933/1/125; Trib. Com. Montereau, 11 Juillet 1933. Gaz. Trib. 11 Novembre 1933; Cass. Req., 18 Octobre 1933. Gaz. Pal. 1933/2/943. S. 1933/1/372.

CHAPITRE II

Action en Responsabilité fondée sur l'Article 1384, paragraphe 1er, du Code Civil

Les usagers de la route, victimes d'un accident à un passage à niveau, peuvent-ils se prévaloir de l'article 1384 paragraphe 1er du Code civil qui fait peser (d'après l'interprétation qui en a été donnée par la jurisprudence) une présomption de responsabilité sur le gardien de la chose qui a occasionné le dommage ?

Les Compagnies de chemin de fer qui ne voulaient pas se voir appliquer cette présomption de responsabilité ont soulevé contre la possibilité d'une action fondée sur l'article 1384, de nombreuses objections qui seront examinées dans une première section.

La thèse des Compagnies de chemins de fer a été admise par d'assez nombreuses juridictions. Elle soulève cependant de très sérieuses critiques et la jurisprudence dominante s'oriente aujourd'hui nette-

ment vers l'admission de cette action en responsabilité. Ce point fera l'objet d'une seconde section.

Section I

OBJECTIONS SOULEVEES PAR LES EXPLOITANTS DE CHEMINS DE FER CONTRE L'APPLICATION DE L'ART. 1384

La présomption de responsabilité de l'article 1384 paragraphe 1er joue contre le « gardien » de la chose qui a occasionné le dommage.

Les Compagnies de chemins de fer ont contesté qu'elles puissent être considérées comme gardiennes de leur matériel, elles ont fait valoir d'autre part que les convois circulent sur un domaine qui leur est propre, et qu'enfin l'exploitation obéit à des règlements administratifs qui ne laissent à la Compagnie et à ses préposés qu'une initiative des plus restreintes.

1° *L'exploitant du chemin de fer n'est pas le gardien de son matériel.*

Les Compagnies de chemins de fer rappellent que la garde juridique d'une chose suppose une surveillance dépendant entièrement de la seule initiative du titulaire de la garde, et elles font état du peu de liberté, voire même de l'absence totale de liberté dont le conducteur du convoi dispose quant à la direction et à l'itinéraire à suivre.

En effet, les trains sont astreints à rouler sur des rails. Il est donc impossible au mécanicien de faire

quoi que ce soit pour modifier la direction du matériel qu'il est chargé de conduire. Lorsqu'il voit un véhicule surgir devant lui à un passage à niveau, il ne peut modifier sa route pour l'éviter.

D'autre part, les mécaniciens doivent observer strictement les horaires fixés par l'Administration, et pour y parvenir il leur faut accomplir certaines vitesses déterminées qui sont en général très élevées.

2° Les Compagnies de chemins de fer font valoir d'autre part qu'elles ne sont pas dans la situation ordinaire d'un gardien de véhicule; les trains circulent sur un domaine qui leur est propre et sur un terrain strictement limité par des clôtures continues qui en interdisent l'accès au public. Ceux qui passent sur la voie ferrée se trouvent sur un domaine particulier, qu'ils empruntent à leurs risques et périls.

3° Enfin, les réseaux soulignent qu'ils sont soumis à tous les points de vue à une réglementation très stricte. Il en est ainsi [1] en ce qui concerne la pose des barrières, les différents modes de signalisation à employer, les mesures de précaution à prendre, etc...

Les Compagnies de chemins de fer sont dans l'obligation d'obéir à ces règlements; elles n'ont donc aucune liberté et aucune initiative; si les règlements sont mal conçus ou insuffisants, elles n'en sont pas responsables, et doivent néanmoins continuer à les appliquer.

Il ne peut dès lors être question de faire peser sur elles une présomption de responsabilité.

---

(1) Voir l'Introduction.

Tels sont les divers arguments présentés par les exploitants de chemins de fer pour se soustraire à l'application de l'article 1384 du Code civil.

D'assez nombreuses décisions ont tenu compte de ces observations, et ont refusé d'appliquer l'article 1384 aux accidents survenus à des passages à niveau. C'est ainsi que la Cour d'Appel de Montpellier a rendu le 10 janvier 1935 un arrêt particulièrement significatif. Il s'agissait en l'occurence d'un passage à niveau gardé, mais la question, tout au moins sur ce point particulier, se pose de la même façon pour les passages non gardés : « Attendu, dit « cet arrêt, que la présomption de faute qui pèse sur « les conducteurs de véhicules en général ne saurait « peser sur les mécaniciens, les trains circulant non « point à la volonté de ceux-ci mais à une vitesse « imposée par les règlements d'après les horaires « fixés à l'avance, sur des voies à eux spécialement « réservées et sur lesquelles la priorité de passages « sur tous autres leur appartient de toute évidence » [1].

On peut citer encore dans le même sens un jugement du Tribunal de la Seine du 6 décembre 1932 [2] : « Attendu, en ce qui concerne le moyen basé sur la « présomption de responsabilité, qu'il est inopérant « à l'égard de la Compagnie X... ;

« Attendu, en effet, que cette présomption est « étroitement rattachée à la garde de la chose, que « celle-ci s'entend d'une surveillance dépendant « entièrement de la seule initiative du gardien;

---

(1) C. Montpellier, 10 Janvier 1935. Gaz. Pal. 1935/1/481.
(2) Gaz. Tribunaux 1932/2/1/17.

« Attendu que si cette initiative est limitée, gênée « par certaines conditions spéciales inhérentes au « fonctionnement et à la destination de la chose « comme c'est le cas pour un conducteur de train « qui est obligé de suivre le rail, ne peut détourner « son convoi, ni l'arrêter sur une courte distance, la « garde de la chose ne saurait engendrer toutes les « responsabilités prévues par l'article 1384;

« Attendu que c'est en ce sens que la jurispru- « dence parait s'être désormais fixée; qu'en effet, « elle semble unanime à écarter la présomption de « responsabilité des Compagnies de chemins de fer « pour les accidents survenus sur la voie ferrée du « fait d'une machine ou d'un convoi suivant une « marche régulière... » [1].

Section II

APPLICATION PAR LA JURISPRUDENCE DE L'ART. 1384

Ce n'est pas sans hésitations et tâtonnements, on le sait, que la jurisprudence a admis d'une façon générale qu'une présomption de responsabilité pesait sur le gardien de la chose qui a occasionné un dommage.

(1) V° aussi Trib. Civ. La Roche-sur-Yon, 12 Mai 1934. La loi, 5 Avril 1931; Trib. Civ. Autun, 7 Juillet 1931. Annales des Chemins de fer 1932/1/50; Trib. Civ. Strasbourg, 16 Avril 1930; Revue Als.Lorr. 1930/471; Colmar, 23 Juin 1931; Rev. Als.-Lorr. 1931/522.

C'est seulement à la fin du XIX[e] siècle que l'on a songé à utiliser pour des fins pratiques la disposition du paragraphe 1[er] de l'article 1384, en considérant que les mots « ...ou des choses que l'on a sous sa garde » pouvaient être regardés comme ayant une valeur propre.

Mais la jurisprudence a cru tout d'abord nécessaire de faire une distinction entre le fait de l'homme et le fait autonome de la chose; on n'appliquait l'article 1384 que si le fait dommageable était dû entièrement à la chose. Si au contraire l'homme n'y était pas complètement étranger, seul l'article 1382 paraissait pouvoir s'appliquer.

Par la suite, la jurisprudence devenant plus large sur ce point exigeait cependant que la chose ayant occasionné le dommage fût dangereuse.

Mais la Cour de Cassation dans son arrêt rendu toutes Chambres réunies le 13 février 1930 [1] a adopté en définitive une interprétation extrêmement large de l'article 1384 : « Attendu que la présomption de res-
« ponsabilité établie à l'encontre de celui qui a sous
« sa garde la chose inanimée qui a causé le dom-
« mage à autrui, ne peut être détruite que par la
« preuve d'un cas fortuit ou de force majeure, ou
« d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable;
« qu'il ne suffit pas de prouver qu'il n'a commis
« aucune faute ou que la cause du fait dommageable
« est demeurée inconnue...

« Attendu que la loi pour l'application de la pré-
« somption qu'elle édicte ne distingue pas suivant

(1) D. P. 1930/1/57.

« que la chose qui a causé le dommage était ou non « actionnée par la main de l'homme; qu'il n'est pas « nécessaire qu'elle ait un vice inhérent à sa nature « et susceptible de causer le dommage, l'article 1384 « rattachant la responsabilité à la garde de la chose, « non à la chose elle-même... »

D'ailleurs, il convient de remarquer que la loi du 7 novembre 1922 relative aux dommages causés par une chose incendiée avait apporté un appui sérieux à la jurisprudence que devait finalement faire sienne la Cour de Cassation; en apportant dans un cas déterminé une exception au principe posé par l'article 1384 paragraphe 1er, elle consacre ce principe.

Ainsi, au terme de cette solution jurisprudentielle, la présomption de responsabilité résultant de l'article 1384 du Code civil est générale et s'applique à toutes les choses, actionnées ou non par la main de l'homme, dangereuses ou inoffensives.

Peu importe par conséquent que la chose ait été mue par l'homme au moment où elle a occasionné le dommage, ou qu'elle ait échappé à son contrôle; le gardien demeure responsable.

Si l'on fait application de ce principe au problème qui nous occupe, il semble qu'il ne soit pas possible de refuser à l'usager de la route l'action en responsabilité fondée sur l'article 1384. Sans doute, le mécanicien n'est pas entièrement libre de la direction à donner à sa machine, et de la vitesse à lui imprimer; sans doute la Compagnie elle-même est liée par des règlements minutieux qu'elle ne peut enfreindre; mais la Cour de Cassation n'exige pas du gardien de la chose une liberté de mouvement absolue, et,

dans ces conditions, rien ne paraît s'opposer à l'admission de cette action [1].

Ce n'est cependant pas d'emblée que la jurisprudence a fait application de ce texte aux accidents causés par le chemin de fer.

La Cour de Cassation a commencé par admettre cette application à propos des incendies causés dans les propriétés riveraines de la voie par les flammèches ou escarbilles qui s'échappent des locomotives. On peut citer en particulier un arrêt de la Chambre des Requêtes du 17 juillet 1922 [2].

Mais il ne s'agissait pas à proprement parler d'accident.

Par la suite un arrêt de la Chambre Civile [3] est venu admettre implicitement, mais sans cependant laisser de doute sur la question, la possibilité d'appliquer l'article 1384 aux dommages causés aux personnes se trouvant sur les voies; il s'agissait en l'espèce d'un ouvrier travaillant sur les voies, tué par la locomotive d'un rapide, alors qu'il cherchait à se garer d'un train de marchandises.

En ce qui concerne plus précisément les accidents survenus aux passages à niveau, un arrêt récent de la Cour de Cassation [4] a affirmé en temps exprès que « la présomption de responsabilité que l'article 1384 « paragraphe 1er du Code civil fait peser sur le gar- « dien de la chose, cause de dommage, s'applique

(1) V° en ce sens Lalou, *La responsabilité Civile*, n° 1250. H. et L. Mazeaud. — Traité T. II n° 1264 et la note.

(2) D. 1923/1/172.

(3) Cass. Civ., 23 Avril 1934. Gaz. Tribunaux 1934/2/38.

(4) Chambre Civile, 9 Février 1937.

« aux Compagnies de chemins de fer pour les acci-
« dents occasionnés par le matériel dont elles ont la
« garde... »

Un arrêt particulièrement motivé rendu par la Cour d'Appel de Paris[1] donne les raisons de cette jurisprudence et fait justice des objections soulevées par les exploitants de chemins de fer :

« Considérant que l'Administration appelante sou-
« tient à l'appui de son appel que, dès l'instant que
« le dommage a été causé par une locomotive attelée
« à un train astreint à un horaire fixe et circulant
« sur une voie qui appartient au réseau et dont il ne
« peut évidemment pas s'évader, l'article 1384 para-
« graphe 1er ne peut juridiquement être invoqué...;

« Considérant que les termes de l'article 1384 sont
« larges et généraux; qu'ils ne font aucune excep-
« tion à la règle qu'ils ont posée, à savoir que l'on
« est responsable non seulement du dommage que
« l'on a causé par son propre fait, mais aussi de celui
« qui a été occasionné par le fait des choses que l'on
« a sous sa garde;

« Or, considérant qu'il ne peut être sérieusement
« contesté par le réseau de l'Etat que les locomotives
« et les mécaniciens sont bien sous sa garde; que
« s'il est vrai que les mécaniciens ne peuvent diriger
« les locomotives à leur gré, puisque la machine
« n'est pas identifiée à son conducteur, qui est
« maître d'agir sur elle, de ralentir ou même de
« s'arrêter, s'il est besoin, et dont le contrôle doit

(1) C. d'Appel de Paris, 27 Juillet 1933. Gaz. Pal. 1933/2/600.

« être d'autant plus vigilant qu'il actionne une « machine qui possède un dynamisme propre;

« Considérant, d'ailleurs, que les Compagnies de « chemins de fer ont la libre direction et de l'entre- « prise ferroviaire et de son exploitation technique; « qu'elles ont donc une autonomie propre et la dis- « position de leur réseau; qu'elles relèvent du « contrôle administratif et que, possédant la dispo- « sition du matériel et de la voie, elles doivent « assurer la charge de leur gardiennage, sans que « l'on puisse prétendre que la réglementation qui « impose auxdites Compagnies de chemins de fer une « vitesse et un horaire déterminés a pour effet « d'enlever à ces Compagnies la garde entière et « absolue de la chose et, par suite, de la soustraire « aux obligations légales qui découlent de cette « garde.

.....

« l'article 1384 qui a édicté une règle absolue doit « être appliqué, même quand le dommage a été « causé par une Compagnie de chemin de fer ».

Dans ce même arrêt, la Cour d'Appel de Paris a répondu à l'argument des Compagnies de chemins de fer tiré de ce que les convois circulent sur un domaine qui leur est propre et que ceux qui s'y engagent le font à leurs risques et périls :

« Considérant... que c'est en vain que le réseau « de l'Etat entend, pour écarter l'application de « l'article 1384 du Code civil alinéa 1^er^, arguer de « cette circonstance que les trains circulent sur un « domaine qui leur est propre, et sur un terrain « strictement limité par des clôtures continues qui

« en interdisent l'accès au public; qu'il convient, en « effet, de remarquer que certaines des parties du « domaine particulier des chemins de fer sont réglementairement accessibles aux usagers de la route, « tels les passages à niveau; que d'autres encore « peuvent être régulièrement empruntés par des « personnes étrangères au réseau, soit pour les « besoins d'un contrôle de surveillance, soit pour les « nécessités d'un chargement ou d'un déchargement « de marchandises... l'article 1384... doit être « appliqué... »

Section III

FAUTE DE L'USAGER DE LA ROUTE

Les Compagnies de chemins de fer sont donc présumées responsables de l'accident dès lors que le dommage a été causé par une chose dont elles avaient la garde. Mais il est de principe que le gardien peut détruire cette présomption en faisant la preuve que l'accident est dû à « une cause étrangère qui ne lui est pas imputable » [1].

L'exploitant du chemin de fer va notamment s'efforcer de prouver que l'accident est dû à la faute de la victime.

Ainsi qu'on a déjà eu l'occasion de l'indiquer [2] les convois bénéficient d'un droit de priorité par rapport aux usagers de la route. Ces derniers seront donc en

(1) En ce sens arrêt précité de la C. de Cass. toutes Chambres réunies du 13 Février 1930.

(2) V° ci-dessus Chapitre I^er^, Section III, § I.

faute, s'ils se sont engagés sur la voie ferrée sans s'assurer « qu'aucun train n'est visible ou que « l'approche d'aucun train n'est annoncée ». Ils ont l'obligation de ralentir leur marche et même de s'arrêter si la visibilité est insuffisante.

C'est ainsi qu'un arrêt de la Cour d'Appel de Paris du 3 décembre 1932 [1], après avoir constaté que « l'article 1384 est applicable aux trains de chemins « de fer, aussi bien qu'à tout autre objet dont on a « la garde, et qu'il était erroné en droit de prétendre « le contraire », décide que la Compagnie de chemins de fer est exonérée de cette présomption de responsabilité, du fait de la faute de l'automobiliste tamponné qui, ayant le devoir impérieux de ralentir sa marche et même de s'arrêter, ne l'a pas fait et a négligé de s'assurer qu'aucun train n'arrivait sur sa droite ou sur sa gauche.

D'ailleurs, la question de savoir si l'usager de la route est ou non en faute est laissée à l'appréciation des juges du fond qui statueront d'après les circonstances. Un automobiliste a pu être déclaré en faute bien que s'approchant du passage à niveau à la vitesse réduite de 15 kilomètres à l'heure, parce qu'il était borgne, de l'œil gauche, et qu'en conséquence « il devait se montrer particulièrement prudent et « se prémunir soigneusement des obstacles mouvants « qui pouvaient surgir à sa gauche de la voie ferrée » et, qu'au contraire, « il a jeté tardivement, alors « qu'il était à quinze mètres environ de la voie

(1) V° Paris, 3 Déc. 1932. Gaz. Trib. 1933; 1er sem. 2/14.

« ferrée un regard sur le côté gauche, où le train se « présentait » [1].

Mais il convient de remarquer que le seul fait par la Compagnie de chemins de fer de se prévaloir de son droit de priorité, et même de prouver une faute à la charge de l'usager de la route, ne suffit pas à l'exonérer de toute responsabilité. Les Compagnies ne sont pas dispensées, en effet, de prendre toutes les mesures de prudence qu'impose la situation des lieux.

La victime qui voit repousser son action fondée sur l'article 1384 pourra attaquer la Compagnie de chemins de fer en essayant de prouver sa faute, conformément aux dispositions de l'article 1382.

Et si elle parvient à son tour à faire la preuve d'une faute à la charge de la Compagnie, puisqu'elle-même est en faute de n'avoir pas observé le droit de priorité, il y aura lieu à un partage de responsabilité.

Si elle n'y parvient pas, l'exploitant du réseau sera complètement exonéré et n'aura à verser aucune indemnité.

Un arrêt de la Cour d'Appel de Paris du 3 décembre 1932 offre un exemple de cette situation. Cette juridiction a débouté l'usager de sa demande, motif pris de ce qu'il était impossible de retenir, à la charge de la Compagnie, une allure excessive du train, celui-ci marchant à 63 kilomètres à l'heure, alors que son horaire aurait pu lui permettre une vitesse de 80 kilomètres; qu'au surplus le mécanicien, qui n'était pas obligé de siffler, a cependant,

(1) Trib. Civil de Cambrai, 24 Novembre 1933. Gaz. Trib. 1934; 1er semestre 2/199.

avant de franchir le passage à niveau, sifflé à deux reprises, une première fois à 200 mètres environ du passage, une deuxième fois à 100 mètres, de telle sorte que « l'avertissement ainsi répété ne pouvait « manquer d'être entendu par tout usager de la « route dont l'attention était quelque peu éveillée ».

Il s'agissait dans l'espèce précitée d'un accident survenu à une automobile.

La Cour de Douai a statué dans le même sens à propos d'un piéton. Si l'on ne peut parler dans ce cas d'un droit de priorité proprement dit, il n'en reste pas moins qu'aux termes de l'article 7 nouveau du Code de la route, un piéton doit, comme tout autre usager de la route, « à l'approche d'une voiture ou « d'un train dégager immédiatement la voie ferrée « et s'en écarter de manière à livrer passage au maté- « riel qui y circule ». Il est responsable de l'accident dont il est victime, s'il n'a pas pu, par sa faute, se dégager à temps.

La Cour de Douai, dans un arrêt du 28 février 1938, a décidé que la Compagnie concessionnaire d'un chemin de fer d'intérêt local ne saurait être déclarée responsable sur le fondement de l'article 1384 du Code civil d'un accident survenu à un passage à niveau non gardé à une petite fille qui jouait sur le rail et n'a pu retirer son pied de la gorge formée par le contre-rail, dès lors :

D'une part, que cette petite fille de neuf ans et demi a commis une faute en s'attardant sur la voie, et en ne la traversant pas normalement, c'est-à-dire dans un sens perpendiculaire au rail, bien que, habitant non loin de là et coutumière du trajet, elle savait qu'un train allait passer; et que, de plus, son âge lui

permettait d'avoir conscience du dommage auquel elle s'exposait.

Qu'à cette faute de l'enfant s'est jointe celle des parents qui, sachant que l'enfant devait franchir le passage à l'heure de l'arrivée d'un train, ont omis de la surveiller;

D'autre part, que le mécanicien n'a commis aucune faute, celui-ci ayant sifflé et n'ayant pu discerner la position dangereuse de l'enfant que 30 mètres avant le passage à niveau, alors que sa vitesse normale de 30 à 40 kilomètres ne lui permettait de s'arrêter que sur 114 mètres;

Qu'enfin on ne saurait faire grief au mécanicien de n'avoir pas pris provisoirement la place du chauffeur d'où la visibilité était meilleure, ou au chauffeur d'avoir momentanément cessé d'enfourner du charbon pour inspecter la voie aux lieu et place du mécanicien [1].

Ainsi, pour résumer ces explications, lorsqu'il résulte des circonstances de fait, souverainement appréciées par les juges du fond, qu'un accident est dû à la faute *exclusive* de la victime, la présomption de responsabilité résultant à l'encontre de la Compagnie de chemin de fer de l'article 1384 paragraphe 1er du Code civil disparaît complètement.

(1) C. Douai, 28 Fév. 1938; Cie Générale des voies ferrées d'intérêt local. Revue conces. 1938/122; Recueil des sommaires, Octobre 1938, n° 2064 à 2316.

Section IV

NEUTRALISATION DES PRESOMPTIONS DE RESPONSABILITE

Il convient, en terminant cette étude de l'action en responsabilité basée sur l'article 1384 paragraphe 1er, d'examiner brièvement un problème connu en pratique sous le nom de théorie de la « neutralisation » des présomptions de responsabilité.

La jurisprudence a eu bien souvent l'occasion de se demander à qui attribuer la responsabilité d'un accident lorsque celui-ci résulte de la collision de deux véhicules et que ni l'un ni l'autre des conducteurs ne rapporte la preuve d'une faute commise par l'autre.

Les gardiens de ces véhicules sont tous deux présumés responsables du dommage causé par leur engin. Faut-il décider que ces présomptions de responsabilité s'annulent, se « neutralisent » de telle sorte que chacun supporte ses propres dommages, ou bien au contraire doit-on considérer que ces présomptions se cumulent, chacun étant présumé responsable du préjudice souffert par l'autre, et devant le réparer? La solution de cette question a, on le conçoit, une grosse importance lorsque les dommages sont inégaux.

Ce problème qui se pose d'ailleurs de la même façon, qu'il s'agisse d'une collision entre deux automobiles, entre une automobile et un train, un train

et une motocyclette, etc..., a été abondamment débattu tant en doctrine[1] qu'en jurisprudence.

Il semble nécessaire de distinguer[2] le cas où le préjudice a été unilatéral de celui où les dommages ont été réciproques.

§ I

Préjudice unilatéral

Il peut se faire que dans une collision un seul des véhicules soit endommagé et un seul des conducteurs blessé. Il en sera ainsi fréquemment lorsque les deux véhicules sont d'inégale puissance, ce qui est précisément le cas ici. Le plus souvent l'automobile sera fortement détériorée, tandis que la locomotive demeurera indemne.

Le Tribunal n'est alors saisi que d'une action, en l'espèce, celle de l'usager de la route.

Mais alors il n'est pas possible de parler de neutralisation de responsabilité; cela suppose, en effet, deux présomptions de responsabilité qui sont en jeu. Or, tel n'est pas le cas. Une seule responsabilité est ici présumée : celle qui frappe le gardien du convoi et on est alors dans l'hypothèse normale; l'exploitant du chemin de fer qui ne réclame pas de dommages-intérêts parce qu'il n'a pas subi de préjudice ne peut prétendre voir annuler la présomption de responsabilité qui pèse sur lui, par celle qui aurait pesé sur

(1) V° Paul Luco, *Des conflits de présomption de faute à l'occasion de la circulation des véhicules.* Thèse Rennes 1928. Le Bonheur. La responsabilité civile en cas de collision.

(2) V° à ce sujet H. et L. Mazeaud, *Traité* T. II. N° 1530 et suiv.

l'usager de la route, si le véhicule de celui-ci lui avait causé un dommage.

La plupart des auteurs admettent ce point de vue [1] et les diverses juridictions rejettent également en cette hypothèse la neutralisation à la suite d'un arrêt rendu le 24 juin 1930 [2] non pas, il est vrai, en matière d'accidents de chemins de fer, mais le principe reste le même : « Attendu que le pourvoi, sans contester « que l'accident ait été occasionné par un camion... « soutient que, s'agissant d'une collision entre deux « véhicules en mouvement, les présomptions de res- « ponsabilité qui pourraient résulter de l'article 1384 « s'annihilent; mais attendu qu'en vertu du texte « précité le gardien de la chose est légalement pré- « sumé responsable du dommage occasionné par « cette chose, que ne rapportant pas la preuve que « l'accident soit dû à une cause étrangère qui ne lui « soit pas imputable, il est tenu d'en assurer la répa- « ration, et qu'à défaut de tout préjudice par lui « allégué, il ne saurait être admis, uniquement en vue « d'éluder des obligations envers la victime, à invo- « quer le bénéfice de la présomption de « l'article 1384 » [3].

§ II

Préjudices réciproques

Il faut supposer maintenant que les deux véhicules ont été endommagés, ce qui est assez rare, mais non

(1) V° Josserand, note. D. 1931/2/1929. Lalou, *op. cit.* 2ème édit. n° 1258.

(2) Cass. Civ., 24 Juin 1930; D. 1930/1/137, note Savatier.

(3) Cass., 20 Mars 1933; S. 1933/1/257.

pas cependant inhabituel, dans les accidents survenus aux passages à niveau.

Ici la doctrine est très divisée. Certains auteurs admettent que les deux présomptions se détruisent et que chacun des conducteurs doit payer ses propres dommages, ou du moins que l'on doit faire masse des deux préjudices et en mettre la moitié à la charge des deux adversaires [1]; d'autres estiment que la « neutralisation » ne doit jouer que dans les seuls cas où les deux choses entrées en contact présentent un danger identique [2]; ce qui conduit à établir une sorte de hiérarchie dans la possibilité de nuire, et à conclure dans le problème qui nous occupe que la locomotive étant plus dangereuse qu'une automobile, l'annulation des présomptions de responsabilité respectives ne doit pas se produire.

Enfin d'autres auteurs [3] pensent que cette neutralisation ne doit jamais se produire. Pour s'annuler il faudrait que ces présomptions fussent en sens contraire, l'une présumant l'existence d'un fait dont l'autre présumerait l'inexistence. Mais tel n'est pas le cas; il n'y a rien de contradictoire à présumer que l'exploitant du chemin de fer est responsable et que l'usager de la route l'est également.

Cette question a longtemps divisé les Cours d'Appel et les Tribunaux, mais la Cour de Cassation a nettement pris parti dans un arrêt du 20 mars 1933 [4] et sa jurisprudence s'est encore affirmée dans plusieurs

(1) En ce sens Demogue, *op. cit.*, T. III, n° 289.
(2) Voir Ripert, note D. 1927/1/97.
(3) Notamment H. et L. Mazeaud, *op. cit.* T. II. N° 1535.
(4) Cass. 20 Mars 1933. S. 1933/1/257.

décisions ultérieures, si bien que les juridictions inférieures se sont ralliées à son point de vue : « La « présomption de responsabilité édictée par l'ar- « ticle 1384 du Code civil à l'encontre du gardien de « la chose ne saurait être détruite en tout ou en « partie du fait que les deux gardiens se sont réci- « proquement causé des dommages ».

La Cour de Cassation a eu d'ailleurs l'occasion de se prononcer sur ce point à propos d'un accident survenu à un passage à niveau : les Consorts Y... s'étaient pourvus en Cassation contre un arrêt de la Cour d'Angers qui avait admis l'annulation des présomptions en présence. La Cour Suprême, dans un arrêt du 9 février 1937, a décidé en termes exprès que « les collisions entre deux véhicules également « soumis à la nécessité d'une garde n'entraînent « aucune neutralisation des présomptions de respon- « sabilité », et a cassé l'arrêt de la Cour d'Angers.

Il faut donc conclure de cette jurisprudence que chacun des gardiens est tenu de réparer le dommage causé à l'autre, à moins de faire tomber la présomption de responsabilité édictée contre lui en démontrant la cause étrangère.

DEUXIÈME PARTIE

Passages à Niveau gardés

Les passages à niveau gardés occasionnent certainement beaucoup moins d'accidents que les passages à niveau non gardés. Des employés de la Compagnie de chemin de fer sont, en effet, postés auprès de ces passages et ils ont pour mission lorsqu'un train est annoncé de placer, par un moyen mécanique approprié, des barrières de chaque côté de la voie, de telle sorte qu'il est impossible aux usagers de s'engager sur les rails et de risquer une collision.

Il semble même que jamais aucun accident ne devrait se produire sur un passage à niveau gardé. La pratique permet malheureusement de constater qu'il n'en est rien.

C'est que le maniement des barrières est confié à des gardes qui, si bien choisis qu'ils soient, peuvent

avoir à un moment donné une défaillance : ils peuvent s'absenter pour un court instant ou s'endormir, ou simplement être distraits et laisser ouvert un passage qu'ils auraient dû fermer.

Les passages à niveau gardés risquent même, à certains égards, d'être plus dangereux que les autres, car l'usager de la route qui prend certaines précautions lorsqu'il s'engage sur un passage à niveau non gardé abandonne toute prudence lorsqu'il voit une barrière ouverte, comptant sur la vigilance de l'employé.

Ainsi donc, même en cette hypothèse, des accidents sont à déplorer. Ils entraîneront normalement des procès qui soulèveront des questions de responsabilité.

Toutefois, ces questions seront ici plus simples à résoudre. De deux choses l'une; en effet : ou bien l'employé de la Compagnie a fermé les barrières, conformément aux règlements, un certain laps de temps avant le passage du train. En principe, il n'y aura pas d'accident, et si, d'aventure, il s'en produit un, si par exemple un automobiliste arrivant à vive allure ne peut s'arrêter, défonce la barrière et entre en collision avec un convoi, sa propre responsabilité sera engagée de toute évidence. Si au contraire le garde-barrière a omis, pour une raison ou une autre, de clore le passage, l'exploitant du chemin de fer sera tenu de réparer le préjudice occasionné par la faute de son préposé.

Cependant, des circonstances de fait moins nettes peuvent se présenter et donner lieu à des difficultés quant à la détermination des responsabilités engagées. C'est ainsi par exemple qu'il arrive que des

automobilistes pressés sollicitent l'ouverture d'une barrière déjà fermée. L'employé ouvre, et le train survient au moment où le véhicule se trouve engagé sur la voie. A qui fera t-on supporter la responsabilité de cet accident ?

Des accidents également assez fréquents se produisent du fait du passage des piétons à travers les « portillons » qui se trouvent à côté des barrières et ne sont jamais fermés. Ici encore on pourra hésiter sur la solution à donner au procès opposant le piéton accidenté et la Compagnie de chemin de fer.

Ces deux catégories d'accidents : véhicules franchissant une barrière qui aurait dû être fermée, et piétons passant par les portillons, sont très différentes; elles donnent lieu à des difficultés juridiques d'ordre assez divers et devront donc être examinées dans deux chapitres distincts.

CHAPITRE PREMIER

Accidents survenus aux véhicules

La victime pourra à la suite d'une accident survenu à un passage à niveau gardé intenter à son choix, comme dans l'hypothèse d'un passage à niveau non gardé, une action en responsabilité dirigée contre l'exploitant du chemin de fer, soit en vertu des articles 1382 et 1383 du Code civil, soit en invoquant l'article 1384. Dans le premier cas, il lui faudra démontrer une faute personnelle de la Compagnie; dans le second, elle se prévaudra de la présomption de responsabilité que la jurisprudence attache à ce texte.

En fait, il y a très souvent une faute apparente d'un employé du réseau, et spécialement du garde-barrière, de telle sorte que l'usager aura tendance à se servir de préférence des articles 1382 et 1383.

Ici, comme en toute autre hypothèse mettant en jeu ces textes, le demandeur aura à faire la preuve d'un préjudice d'une faute et d'une relation de cause à effet entre la faute et le préjudice. D'autre part,

le défendeur sera admis à faire la preuve de la faute de la victime.

Ce sont ces divers points qu'il convient d'étudier successivement.

Section I

LE PREJUDICE

L'usager, pour réclamer des dommages-intérêts à la Compagnie de chemins de fer, devra prouver qu'il a subi un préjudice. Celui-ci peut être d'ordre matériel, ou d'ordre moral. D'ordre matériel, il consistera en un dommage corporel, ou bien en une détérioration de son véhicule, en des blessures d'animaux qu'il transportait, etc...

Toutefois, il convient de remarquer qu'un préjudice peut être souffert par un usager de la route du fait d'un passage à niveau gardé indépendamment de tout accident, de toute collision avec un convoi, et c'est ici que nous voyons apparaître l'utilité de consacrer quelques explications à la notion de préjudice.

Les passages à niveau, en dehors des accidents qu'ils sont susceptibles de provoquer, et des graves dangers qu'ils présentent de ce fait, constituent en permanence une gêne considérable pour la circulation. Il n'est pas rare de voir sur certaines routes à grand trafic de longues files de voitures immobilisées sur plusieurs centaines de mètres à la suite de la fermeture d'un passage à niveau. Sans doute cette perte de temps est indispensable; il est nécessaire de fermer les barrières non seulement au moment même du passage du train mais encore quelques minutes

avant, les règlements, au surplus, imposent cette précaution.

Toutefois, il peut y avoir des abus, soit que le service de l'exploitation prévienne trop longtemps à l'avance le garde-barrière du passage d'un train, ou d'une machine haut le pied, soit que celui-ci, de son propre mouvement, ferme les barrières exagérément à l'avance, soit même que l'exploitant du chemin de fer fasse manœuvrer sans nécessité absolue de longues minutes un train précisément à l'endroit du passage à niveau.

Les automobilistes peuvent souffrir du chef de cette immobilisation excessive et du retard qui s'en est suivi un certain préjudice. Ont-ils le droit d'en demander réparation à la Compagnie ?

L'article 1382 du Code civil est extrêmement large; la nature du préjudice importe peu, il suffit qu'il existe et qu'il soit prouvé. La jurisprudence a admis en conséquence que si les deux autres conditions (faute et relation de cause à effet entre la faute et le préjudice) coexistent, il sera possible d'accorder des dommages-intérêts en réparation du retard imposé à l'automobiliste.

C'est ainsi qu'un arrêt de la Cour d'Appel de Paris du 21 février 1931 a posé le principe du droit à une indemnité d'un commerçant parisien qui avait eu à subir des attentes de vingt-cinq et de dix-huit minutes, à un passage à niveau, alors que la barrière avait été tenue fermée sans nécessité après le passage d'un train et qu'une attente prolongée et non justifiée par des mesures de sécurité lui avait été imposée et lui avait causé un préjudice appréciable.

De même un jugement du Tribunal de Commerce de Dôle [1] a décidé qu'une Compagnie de chemins de fer ne pouvait entraver la circulation sur une route nationale en laissant fermé un passage à niveau pendant une durée excédant 10 minutes; ce jugement a prononcé une condamnation au profit d'un automobiliste qui avait été immobilisé plus d'une heure sur la route par suite de la manœuvre du train de marchandises [2].

Mais bien entendu il appartient à l'usager de prouver non seulement le retard et le préjudice dont il a eu à souffrir, mais encore la faute, c'est-à-dire ici la négligence d'un employé, l'inobservation des règlements. Si la fermeture était justifiée par la nécessité des mesures de sécurité, cet élément de la responsabilité ferait défaut.

Section II

LA FAUTE DE L'EXPLOITANT DU CHEMIN DE FER

Le demandeur va s'efforcer de démontrer l'existence d'une faute commise soit par l'exploitant du chemin de fer, soit par ses préposés.

En fait, l'exploitant est en général une personne morale. Cependant on peut concevoir une faute commise par ses organes de direction. Il pourra se faire par exemple que l'accident soit imputable à un

(1) 22 Juillet 1925. D. H. 1925/684.

(2) V° également Cass. Req., 21 Juillet 1937; D. H. 1937/505 qui admet implicitement le même principe.

mauvais entretien du sol du passage à niveau, à une signalisation vraiment insuffisante.

Le plus souvent, la faute sera le fait d'un employé de l'exploitant. Par exemple, de la gare voisine, on aura négligé d'avertir le garde-barrière de la circulation d'un train supplémentaire. Dans la majorité des cas, ce sera le garde-barrière lui-même qui aura commis la faute génératrice du préjudice.

Les garde-barrières sont soumis à un règlement qui leur donne toutes instructions utiles, comprenant la manœuvre des barrières, l'espace de temps pendant lequel elles doivent être fermées, les signaux à exécuter le cas échéant [1].

Lorsqu'un garde-barrière a manqué aux obligations qui lui sont ainsi imposées, lorsqu'il a oublié de fermer la barrière, ou bien l'a fermée trop tard par distraction, négligence, parce qu'il s'est endormi ou absenté, la faute apparaît clairement.

Mais l'affaire ne se présente pas toujours de façon aussi simple et certaines décisions jurisprudentielles montrent que la question a pu parfois soulever des difficultés. Un genre d'accident relativement fréquent est provoqué par l'impatience de l'usager de la route, en général un automobiliste qui se trouve en présence d'une barrière fermée avant le passage du train et qui en réclame l'ouverture immédiate. La Cour de Paris a eu à statuer le 18 juillet 1932 sur une espèce de ce genre : un automobiliste s'était présenté pour franchir un passage à niveau dont les barrières étaient fermées. Le garde-barrière estimant que le véhicule avait tout le temps nécessaire pour

(1) V° Introduction, Section II.

traverser les voies avant l'arrivée du train ouvrit alors le passage. Malheureusement, l'automobile se trouva immobilisée sur les rails et, le train survenant peu après, fut réduite en morceaux. Une faute pouvait-elle être reprochée au garde-barrière? L'automobiliste soutenait que celui-ci « avait commis une « faute, cause déterminante de l'accident, en ouvrant « la barrière alors que l'arrivée du train était signalée « et que cette faute était d'autant plus caractérisée « qu'il savait que le sol du passage à niveau était « mouvant et que, dans les jours précédents, plu- « sieurs voitures avaient eu les plus grandes diffi- « cultés à le franchir... » Il ajoutait à l'appui de sa thèse que « ...le garde-barrière disposait du temps « suffisant pour prendre les dispositions prescrites « par les règlements en vue de couvrir la voie et de « faire arrêter le train dont l'arrivée était immi- « nente... », et que cependant il n'avait rien fait.

Sur le premier point, la Cour a estimé que le train n'étant pas en vue sur une distance d'environ deux kilomètres, le garde-barrière n'avait commis aucune faute en ouvrant les barrières, l'automobile ayant le temps normal pour franchir le passage.

Mais sur le second point, elle a relevé une faute grave de la part du préposé de la Compagnie qui avait tardé à faire les signaux nécessaires pour obtenir l'arrêt du train : « Considérant que la garde-barrière « a gravement manqué à ses obligations en ne se « portant pas au-devant du train aussitôt après « avoir constaté l'immobilité du véhicule;

« Qu'elle ne l'a fait que tardivement, qu'elle n'a pu « s'avancer qu'à une courte distance et que les « signaux de sa lanterne n'auraient pas, d'après ses

« déclarations mêmes, été aperçus en temps utile par « le mécanicien... »

La Cour, en conséquence, a estimé que la faute de l'accident incombait à cette employée.

Dès lors que le demandeur a pu faire la preuve d'une faute soit du garde-barrière, soit de tout autre employé de l'exploitant du chemin de fer, par là même il a prouvé la responsabilité de l'exploitant.

On sait, en effet, que l'article 1384 du Code civil rend le commettant responsable de son préposé.

Encore faut-il, bien entendu, qu'il y ait un lien de préposition entre l'auteur de la faute et la Compagnie. Il paraît inutile de s'étendre sur les conditions mises par la jurisprudence à l'existence de ce lien; elles sont bien connues[1] et ne soulèvent pas ici de difficultés spéciales. Le Tribunal devra notamment examiner avec soin si l'auteur de la faute, au moment où il l'a commise, était encore le préposé de l'exploitant. Ce point a donné lieu à une décision qui, bien qu'elle ne soit pas intervenue à la suite d'un accident, est fort intéressante au point de vue des principes qu'elle met en jeu :

Une garde-barrière avait refusé à des gendarmes de leur ouvrir le passage sous prétexte qu'elle était en grève; elle a cru bon, au surplus, d'injurier copieusement ces représentants de l'autorité. Le Parquet l'a poursuivie pour outrages, et la Compagnie a été citée comme civilement responsable.

La Cour de Cassation[2] a estimé que la grève, manifestée par la cessation concertée du travail,

(1) Voir sur ce point les ouvrages généraux sur la responsabilité et par exemple MAZEAUD, n° 857 et suiv.

(2) Cass. trim., 9 Juillet 1921; D. 1922/1/217. Note Nast.

entraîne la rupture du contrat intervenu entre le commettant et le préposé et met fin à la responsabilité civile du commettant.

Section III

RELATION DE CAUSE A EFFET ENTRE LE PREJUDICE ET LA FAUTE

Il ne suffit pas de prouver la faute de l'exploitant ou de son préposé pour que la responsabilité soit engagée. Si la faute n'a aucun rapport avec l'accident, si celui-ci est absolument indépendant et s'est produit pour une toute autre raison, le demandeur sera débouté. La jurisprudence est bien fixée en ce sens. Un arrêt de la Cour de Colmar du 15 avril 1932 [1] est particulièrement net à cet égard. Il s'agissait d'un automobiliste qui, abordant à vive allure un passage à niveau dont les barrières étaient ouvertes, avait dévié de sa route l'avant du véhicule, escaladant le quai de la gare et la partie postérieure restant engagée sur la voie ferrée. Il fut impossible de tirer le véhicule de cette position périlleuse avant l'arrivée du train.

L'automobiliste réclama à la Compagnie de chemins de fer des dommages-intérêts en se fondant sur le fait que le garde-barrière n'avait pas fermé le passage suffisamment tôt par suite d'une accélération de la vitesse du train.

---

(1) Gazette du Pal. 1932/2/101. Voir aussi C. Paris, 27 Juillet 1932; Gaz. Pal. 1933/2/600.

La Cour de Colmar a rejeté cette demande en indiquant que : « Quand bien même une imprudence « aurait été commise soit par le garde-barrière, soit « par le mécanicien, cette imprudence ne saurait « être considérée comme la cause génératrice du « dommage; qu'en effet... c'est l'arrêt forcé de la « voiture et non la fermeture tardive de la barrière « qui a été la cause de l'accident; que c'est cette « brusque immobilisation causée d'après l'expert par « le déréglage de l'arbre de transmission qui a occa- « sionné l'accident; et qu'on doit considérer que si « même le train tamponneur était arrivé à l'heure « réglementaire, il eût été impossible aux occupants « de l'automobile, dans un espace de temps aussi « court, de la mettre à l'abri d'un choc qui devait « inévitablement se produire... »

Il est possible que l'exploitant du chemin de fer sanctionne par une mesure disciplinaire la faute commise par son employé, mais dès lors que cette faute n'a pas été la cause de l'accident, la responsabilité du réseau ne se trouve pas engagée, et la mesure disciplinaire ne change rien à ce principe.

C'est ce qui a été très nettement indiqué par la Cour d'Appel de Paris dans un arrêt du 27 juillet 1933 [1] : « Considérant, dit la Cour, que s'il est « exact que cette inconstance (d'avoir momentané- « ment réouvert la barrière alors qu'elle eût dû « rester fermée) a eu pour effet de provoquer contre « l'aiguilleur une mesure disciplinaire, on ne saurait « en aucune façon en faire état, puisqu'il a été sou-

(1) Gaz. Pal. 1933/2/600.

« verainement jugé..., que l'ouverture de la barrière « n'avait aucune relation de cause à effet avec l'acci- « dent dont T... a été victime... »

Section IV

LA FAUTE DE LA VICTIME

L'exploitant du chemin de fer en bien des hypothèses va s'efforcer de démontrer que l'accident ne lui est pas imputable, mais est dû exclusivement à une faute de la victime. S'il peut rapporter cette preuve, il sera libéré.

La faute la plus commune en matière d'accident survenu sur un passage à niveau gardé est celle qui consiste pour l'usager de la route à s'engager sous une barrière en voie d'abaissement ou de fermeture.

L'automobiliste qui constate que la manœuvre de la barrière est déjà commencée doit s'arrêter sans tenter de franchir le passage avant qu'il ne soit complètement fermé.

La Cour de Paris a eu l'occasion de statuer à propos d'un accident survenu à un automobiliste qui, stationnant depuis un certain temps devant une barrière fermée, avait obtenu son ouverture et s'était engagé sur la voie, alors que le garde-barrière apercevant un train tentait de la refermer rapidement : « Considérant que lorsque T... s'est présenté devant « cette barrière la manœuvre de fermeture était « effectivement commencée, et que T... a franchi « cette barrière sans se soucier des avertissements du « garde-barrière L... qui lui criait : « Ne passez

« pas ! »; que la barrière était déjà tellement « abaissée que T..., pour passer, dut baisser la tête « afin de ne pas être atteint par cette barrière qui, « automatiquement, poursuivait son mouvement de « rabat; que le fait par T... de s'être engagé sur « le passage à niveau alors que la fermeture des bar- « rières était en cours, constitue, aux termes de la « jurisprudence, une faute que la Cour était en droit « de retenir... » [1].

De même, le Tribunal Civil de Rouen, dans un jugement du 23 mai 1931 [2], a déclaré que commettait une faute le cycliste qui essayait de franchir un passage à niveau, alors que les barrières oscillantes étaient en manœuvre et déjà à demi abaissées [3].

Toujours dans le même sens, on peut citer un arrêt de la Cour d'Appel de Douai, en date du 15 juin 1931 [4], qui a décidé que la position oblique d'une barrière oscillante incomplètement fermée était suffisante pour annoncer le passage imminent d'un train; « par suite, commet une grave imprudence le « piéton, atteint de surdité, qui, connaissant parfai- « tement les lieux, s'engage sur le passage à niveau « en passant sous le filet de la barrière ».

(1) C. Paris, 27 Juillet 1933; Gaz. Pal. 1933/2/600.

(2) La Loi, 20 Octobre 1931.

(3) Dans le même sens : Trib. de Fumes, 8 Décembre 1932; S. 1933/4/18.

(4) D. H. 1932. Sommaires, p. 13.

CHAPITRE II

Accidents survenus aux piétons

Portillons

Pour faciliter la circulation des piétons, des portillons sont placés à côté des barrières. Les piétons peuvent ainsi traverser les voies même lorsque le passage à niveau est fermé; il leur appartient toutefois de regarder attentivement si la voie est libre.

Des accidents sont arrivés assez fréquemment à des personnes traversant ainsi les passages à niveau et la question s'est posée de savoir si, malgré les règlements qui autorisent ces dispositifs, les exploitants de chemins de fer ne devraient pas être, au moins dans certains cas, considérés comme responsables.

Ces portillons présentent, en effet, un réel danger. Des enfants, des infirmes (sourds ou personnes à vision faible) peuvent s'aventurer sur les voies au moment du passage d'un train. Même les piétons adultes et possesseurs de tous leurs moyens physiques

peuvent être surpris par l'arrivée soudaine d'un convoi que masquait un train s'éloignant sur une autre voie.

Des accidents de ce genre ont assez souvent donné lieu à des procès. La jurisprudence admet d'une façon générale que le maniement des portillons incombe réglementairement aux piétons sans que le garde-barrière ait à intervenir, et que, par conséquent, les usagers franchissent les voies à leurs risques et périls et sous leur propre responsabilité.

On trouve en ce sens de très nombreuses décisions. C'est ainsi qu'un jugement du Tribunal correctionnel du Havre [1] déclare que « les piétons utilisent les « portillons à leurs risques et périls. Aucun texte « réglementaire n'oblige les garde-barrières à veiller « à la sécurité des passants ».

« Il appartient aux piétons de veiller eux-mêmes « sur leur sécurité et de s'assurer si la voie est libre. « Ils sont d'autant plus responsables de l'accident « qui leur arrive qu'ils ont pu apercevoir le train « de loin et se sont quand même engagés sur la voie, « croyant qu'ils auraient le temps nécessaire pour « passer... » [2].

Les mêmes principes se retrouvent dans des décisions de Cours d'Appel. C'est ainsi que la Cour de Montpellier, dans un arrêt du 10 janvier 1935 [3], décide que « lorsque les barrières d'un passage à niveau « sont régulièrement fermées, la traversée des voies

(1) Trib. Corr. du Havre, 12 Mars 1929. La Loi, 7 Juin 1929.

(2) Trib. Civ. Seine, 6 Déc. 1932. Gaz. Trib. 1933/1/17. Dans le même sens : Trib. Civ. Rouen, 13 Juin 1929. La Loi, 3 Octobre 1929.

(3) C. Montpellier, 10 Janv. 1935. Gaz. Pal. 1935/1/481.

« ferrées par les portillons réservés aux piétons se « fait aux risques et périls de ceux-ci et sous leur « propre responsabilité, tenus qu'ils sont de s'assurer « au préalable, avant de les franchir, que les voies « sont libres ».

Il a même été décidé que l'exploitant du chemin de fer n'était pas tenu de maintenir le portillon fermé : une Compagnie ne saurait être déclarée responsable d'un accident imputé au fait qu'un portillon avait été maintenu ouvert par un fil de fer placé par un passant [1], ni d'un accident survenu à un animal qui, par suite d'un défaut de surveillance de son propriétaire, s'est engagé sur la voie par un portillon resté ouvert [2].

Ainsi la jurisprudence semble bien fixée. L'exploitant du chemin de fer n'est pas responsable de l'accident survenu à un piéton qui traverse la voie en empruntant le portillon alors que les barrières sont abaissées [3].

Cependant, certaines décisions ont été rendues qui, à première vue, semblent contredire la jurisprudence ainsi dégagée.

Des juridictions ont considéré, en effet, que l'exploitant du chemin de fer commettait une faute lorsqu'il ne prenait pas certaines précautions desti-

---

(1) C. Angers, 29 Juin 1932. La Loi, 18 Octobre 1932.

(2) Trib. Commerce Evreux, 3 Juillet 1930. La Loi, 24 Octobre 1932.

(3) Bien entendu, si les barrières étaient ouvertes, alors qu'elles auraient dû être fermées, le fait que le piéton soit passé par le portillon, doit être assimilé au cas où il serait passé par les barrières demeurées ouvertes, et la situation doit être appréciée conformément aux principes dégagés ci-dessus au Chapitre I[er].

nées à assurer la sécurité des passants à des passages à niveau particulièrement dangereux. On peut citer en ce sens un jugement du Tribunal Civil de Lyon [1] et surtout un arrêt récent de la Chambre Civile de la Cour de Cassation qui s'exprime ainsi [2] : « Attendu « que les obligations qui découlent, pour les Compa- « gnies de chemins de fer, de la réglementation en « vigueur, ne les dispense pas de l'obligation générale « de prudence qui s'impose à tous; que les disposi- « tions des articles 1382 et 1383 du Code civil leur « demeurent applicables; qu'enfin, aux termes des- « dits articles, la faute de la victime n'exonère pas « l'auteur de l'accident des conséquences de sa propre « faute et autorise seulement le partage des respon- « sabilités.

« Attendu qu'il résulte des constatations de l'arrêt « attaqué que le passage à niveau où s'est produit « l'accident était très dangereux pour les piétons « appelés à le franchir, en raison tant de la dispo- « sition des lieux que des conditions dans lesquelles « il fonctionnait; que, néanmoins, la Compagnie des « chemins de fer P. L. M. n'avait pris aucune des « précautions nécessaires pour assurer la sécurité des « passants et que c'est cette négligence qui a, en « partie, causé l'accident; qu'il suit de là qu'en déci- « dant que, si la victime a manqué de prudence, la « Compagnie P. L. M. a, de son côté, commis une « faute génératrice de l'accident dont elle est respon- « sable pour moitié, la Cour d'Aix... a légalement « justifié sa décision... »

(1) Trib. Civ. Lyon, 28 Mars 1925; Gaz. Pal. 1925/2/176.
(2) Cass. Civ., 13 Déc. 1937; Gaz. Palais 1938/1/328.

La Cour Suprême ne conteste donc pas que le piéton qui traverse ainsi un passage à niveau doive faire très attention, et le fait qu'il a été heurté prouve par lui-même une imprudence de sa part. Cependant, la Compagnie de chemins de fer n'en demeure pas moins tenue de son côté « à l'obligation générale de prudence » édictée par les articles 1382 et 1383 du Code civil. La faute du piéton n'est pas exclusive d'une faute de l'exploitant du chemin de fer, et si on peut démontrer à la charge de celui-ci une imprudence, une négligence, la responsabilité se trouvera partagée. Il ne suffit pas d'appliquer strictement les règlements; il faut, comme en matière de passage à niveau non gardés, aller au delà et prendre les mesures spéciales de précautions nécessitées par les circonstances et la situation des lieux. Il en sera ainsi spécialement lorsque le passage à niveau est particulièrement dangereux, par exemple, en raison du manque presque complet de visibilité.

Adoptant les mêmes principes, le Tribunal Civil de Lyon a déclaré une Compagnie de chemins de fer responsable d'un accident mortel survenu à des enfants qui avaient été tués par un express, lorsqu'ils traversaient les voies avec leurs parents. Le passage à niveau était particulièrement dangereux; sa largeur d'une barrière à l'autre était de 24 à 25 mètres; il y avait sept voies à traverser et des trains rapides circulaient constamment dans chaque sens. L'arrivée de ces trains n'étant même pas signalée par la position de la barrière qui était généralement fermée. Cependant la Compagnie avait omis de prendre des mesures spéciales pour avertir de l'arrivée des trains, ce qui était d'autant plus grave que l'express tam-

ponneur avait un retard considérable et se trouvait masqué à la vue des piétons par des machines en stationnement et en manœuvre à proximité du passage.

La décision du Tribunal de Lyon paraît donc amplement justifiée et tout à fait conforme aux principes dégagés par la Cour de Cassation qui, en atténuant ce que la jurisprudence des Tribunaux et Cour d'Appel (*Supra,* p. 98 et 99) avait de trop absolu, semble avoir fait une application exacte des articles 1382 et 1383 du Code civil.

CONCLUSION

L'étude du problème de la responsabilité en matière d'accidents survenus au passage à niveau permet de constater que malgré l'absence de textes légaux sur cette question, les solutions données par la jurisprudence sont assez satisfaisantes.

Après quelques hésitations, quelques divergences, des principes ont été dégagés qui sont aujourd'hui hors de discussion et cela est fort important puisque les parties sont fixées sans équivoque sur leurs droits et leurs obligations respectifs.

En admettant la possibilité d'intenter une action en responsabilité fondée sur l'article 1384 du Code civil, on a permis aux victimes d'être indemnisées, même si elles ne peuvent rapporter la preuve, souvent fort difficile à obtenir en pratique, de la faute de l'exploitant de chemins de fer.

Enfin, la jurisprudence en insistant sur l'obligation générale de prudence qui s'impose aussi bien aux Compagnies de chemins de fer qu'aux usagers de la route, incite de la sorte tous les intéressés à ne pas se contenter d'obéir aux prescriptions légales, mais à faire preuve d'une vigilance de tous les instants.

Ceci ne peut que contribuer à rendre moins fréquents les accidents survenus aux passages à niveau. Trancher le plus équitablement possible les procès nés de ces accidents est bien, mais les supprimer serait mieux encore.

Il est bien évident que le moyen radical pour parvenir à ce but serait de modifier complètement la structure de nos réseaux routiers et ferroviaires de façon à ce que les routes passent toujours dessus ou dessous les voies ferrées. Certains pays étrangers (l'Allemagne et l'Italie par exemple) se sont résolument engagés dans cette voie au moins en ce qui concerne la construction des autostrades. Mais il serait fort coûteux de supprimer les 35.000 passages à niveau français et les circonstances actuelles ne permettent guère d'espérer y arriver rapidement.

Il reste donc à perfectionner la signalisation des passages à niveau. Il appartient à nos techniciens, en s'inspirant peut-être devantage de ce qui se fait à l'étranger [1], de proposer des moyens particulièrement efficaces qui pourraient ensuite être rendus obligatoires par le législateur.

Le problème d'une meilleure visibilité des passages à niveau devrait également retenir particulièrement

(1) C'est ainsi que certains pays, dans le but de retenir l'attention du conducteur, ont imaginé de barrer les routes aux approches des passages à niveau par une sorte de rideau léger formé de cordelettes et fixé à une traverse par son extrémité supérieure.

l'attention des Administrations compétentes. A cet égard, le décret-loi du 30 octobre 1935 qui a créé « des servitudes de visibilité » est susceptible, s'il est appliqué aussi souvent qu'il est nécessaire, de diminuer dans une large mesure les risques sérieux que présente encore pour les conducteurs de véhicules la traversée des passages à niveau.

Vu :

Le Président de la Thèse,

André TRASBOT.

Vu :

Le Doyen,

E. DURTELLE DE SAINT-SAUVEUR.

Vu et permis d'imprimer :

Rennes, le 6 Novembre 1939.

Le Recteur de l'Académie de Rennes,

GALLETIER.

BIBLIOGRAPHIE

Baudry-Lacantinerie (G.) et Barde L. — *Traité théorique et pratique de Droit civil,* T. XV. *Des obligations,* 3e édition, T. IV.

Colin (Ambr.) et Capitant (Henri). — *Cours élémentaire de Droit civil français,* T. II, 8e édition.

Demogue (René). — *Traité des obligations en général,* 1923, spécialement T. III.

Dalloz. — *Nouveau Code de Commerce annoté par Durant P.,* T. II, 1938.

Josserand (L.). — *Cours de Droit civil positif français,* 3e édition, T. II.

Josserand (L.). — *Les transports en service intérieur et en service international,* 1910, 2e édition (Collection Thaller).

Lalou (Henri). — *La responsabilité civile* (principes élémentaires et applications pratiques), 2e édition, 1928.

Mazeaud (Henri et Léon). — *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile,* 3e édition, 1939.

Planiol (Marcel) et Ripert (Georges). — *Traité élémentaire de Droit civil,* T. II, 12e édition.

Planiol (Marcel) et Ripert (Georges). — *Traité pratique de Droit civil,* 1925, T. VI, par Esmein Paul, et T. VII, par Esmein P., Radouant J. et Gabolde G.

Rolland (Louis). — *Précis de Droit administratif,* 7e édition, 1938; Dalloz 1937, n° 755 et suiv.

Savatier (R.). — *Traité de la responsabilité,* 1939.

Thevenez (René). — *Législation des chemins de fer,* 2 volumes, 1930.

TABLE DES MATIÈRES

PAGES

INTRODUCTION 7

SECTION I. — Passages à niveau gardés et passages à niveau non gardés 10

SECTION II. — Dispositifs de sécurité 13
1° Barrières et Signaux 14
2° Consignes des garde-barrières et des mécaniciens 16

PREMIÈRE PARTIE

Passages à Niveau non gardés

CHAPITRE PREMIER. — Action en Responsabilité fondée sur l'Article 1382 du Code Civil 27

SECTION I. — La preuve de la faute de l'Exploitant 29
§ I. — A qui incombe cette preuve ? 29
§ II. — Conséquences de la preuve 32
§ III. — Preuve de la faute de la victime.... 33

SECTION II. — Faits constitutifs d'une faute de la part de l'Exploitant du chemin de fer 34
§ I. — Inobservation des prescriptions réglementaires 34
§ II. — Fautes autres que l'inobservation des prescriptions réglementaires 36

SECTION III. — Faits constitutifs d'une faute de la part de l'usager de la Route 52
§ I. — Inobservation du droit de priorité des convois 53
§ II. — Autres fautes des usagers de la Route 57

CHAPITRE II. — Action en Responsabilité fondée sur l'Article 1384, paragraphe 1er, du Code Civil.... 61

SECTION I. — Objections soulevées par les Exploitants de chemins de fer contre l'application de l'Article 1384 62

PAGES

SECTION II. — Application par la jurisprudence de l'Article 1384 65

SECTION III. — Faute de l'usager de la Route 71

SECTION IV. — Neutralisation des présomptions de responsabilité 76

§ I. — Préjudice unilatéral 77

§ II. — Préjudices réciproques 78

DEUXIÈME PARTIE

Passages à Niveau gardés

CHAPITRE PREMIER. — Accidents survenus aux véhicules.. 85

SECTION I. Le préjudice 86

SECTION II. — La faute de l'Exploitant du chemin de fer 88

SECTION III. — Relation de cause à effet entre le préjudice et la faute 92

SECTION IV. — La faute de la victime 94

CHAPITRE II. — Accidents survenus aux piétons. Portillons 97

CONCLUSION 103

BIBLIOGRAPHIE 107

Imp. *Provinciale*, — RENNES